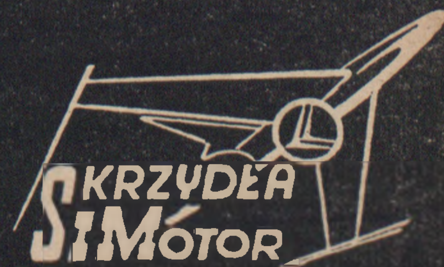
24 (312) ROK VII 15 CZERWCA 1952
Cena 60 gr





SiM UKOŃCZYŁ SZEŚĆ LAT

Czy pamiętacie, Czytelnicy, kiedy ukazał się w sprzedaży pierwszy numer SiM-u?

Działo się to (jakby napisał kronikarz spisujący wszystko to co się wydarzyło godnego uwagi w lotnictwie) w dniu 16 czerwca 1946 roku...

A więc równe sześć lat temu, równie pięknego dnia czerwcowego, młodzi ludzie zakochani w lotnictwie ujrzeli w kioskach nieznane im jeszcze, nowe pismo o dwuczłonowym tytule: „Skrzydła i Motor".

Pamiętacie przecież jak wyglądał pierwszy numer SiM-u? Z pewnością. Był inny, pod każdym względem, inna była jego treść, szata graficzna, inna objętość. Tak jak to bywa z każdym prototypem miał wiele wad, był niedopracowany, nie do końca przemyślany.

Ano, mijały lata. Prototyp, wzięty na warsztat coraz większych wymagań rosnącej szybko rzeszy sympatyków i coraz ostrzejszej krytyki zaczął stopniowo zmieniać się. Wydawany dla ludzi, których celem było i jest służyć lotnictwu Ludowej Polski i pomnażać jego potęgę, SiM uległ wielkim przeobrażeniom. Stał się szczerym, wiernym przyjacielem tysięcy młodzieży rozmiłowanej w lotnictwie, zaczął ich pewnie prowadzić, jak doświadczony przewodnik i wychowawca, po trudnej lecz zaszczytnej drodze do lotnictwa. Stał się „własnym pismem nas wszystkich, młodzieży lotniczej, pismem przez nas redagowanym — dla takich jak my...", jak pisał w liście do redakcji jeden z czytelników SiM-u ze Śląska. A to znaczy dla SiM-u bardzo wiele, taka opinia jest wysokiej wartości pochwałą, która jednocześnie zobowiązuje do czegoś... wielkiego.

Wiemy, Koledzy, do czego. Rozumiemy się. Drogie nam jest lotnictwo polskie, drogą sprawa jego wzmocnienia. W imię tego — zwiększajmy wysiłki w naszej lotniczej działalności. Piszemy o niej, o jej wynikach — w SiM-ie! Jeszcze lepiej pracujmy na lotniczym odcinku dla naszej Ojczyzny — Polski Ludowej.

J. Z.

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

„W górę sztandar współzawodnictwa zlotowego" — oto hasło, którym żyje dziś młodzież polska całego kraju. Hasło to zmobilizowało naszą młodzież do wytężonej walki o przodownictwo w pracy i nauce, sporcie, tańcu i śpiewie. Brygada młodych wytapiaczy w hucie im. Bolesława Bieruta w Częstochowie postanowiła powitać Zlot 25 szybkościowymi wytopami. Wśród tysięcy zobowiązań indywidualnych młodych górników znajdziemy i takie, które brzmi: — „do Zlotu wykonam swój Plan 6-letni".

Zapał młodych robotników udziela się całej młodzieży. Na wsiach powstają codziennie nowe grupy zlotowe, które pomagają w pracy chłopom małorolnym, rodzinom żołnierzy, niosą wieść o Zlocie do każdej chaty wiejskiej. Wśród młodzieży szkolnej wzmógł się również ruch współzawodnictwa. Każdy chce przodować, aby znaleźć się w szeregach uczestników Zlotu.

Każdy dzień zbliża nas do wielkiego święta młodzieży. W podejmowaniu i realizacji zobowiązań uczestniczy również młodzież lotnicza. Piloci, modelarze, członkowie LL i młodzi pracownicy lotnictwa włączają się w nurt wytężonej pracy całej młodzieży naszego kraju, podejmując liczne zobowiązania na cześć Zlotu.

* * *

Jednym z wielu zobowiązań **CZŁONKÓW KOŁA LL PRZY PAŃSTWOWEJ SZKOLE OGÓLNOKSZTAŁCĄCEJ W WĄGROWCU** było zorganizowanie pokazów modeli latających, które odbyły się w dniu 25 maja br.

Pragnąc nawiązać łączność i współpracę z zakładami pracy i ludnością wiejską, **MODELARZE Z ROGOŹNA** postanowili zbudować dwa modele szybowców i przekazać je świetlicy przy jednej z miejscowych fabryk oraz zorganizować pokazy modeli latających, połączone z wygłoszeniem referatu na temat „Rola lotnictwa w gospodarce rolnej", na terenie okolicznych wsi. Modelarze z Rogoźna podjęli ponadto szereg zobowiązań indywidualnych.

* * *

Wiele cennych zobowiązań zespołowych i indywidualnych podjęli **PRACOWNICY ZG LL**. A oto niektóre z nich:

Pragnąc przyczynić się do jak najszybszej odbudowy naszej Stolicy, wszyscy pracownicy ZGLL przepracowali w dniu 28 maja br. 4 godziny przy budowie Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej, a w dniu 13 czerwca również 4 godziny w Parku Kultury na Powiślu. Sekcja Modelarstwa Lotniczego postanowiła wykonać model redukcyjny szybowca, jako dar dla najlepszego zespołu artystycznego, biorącego udział w Zlocie. Ponadto, szereg zobowiązań dotyczących usprawnienia pracy podjęła młodzież ZGLL indywidualnie.

Entuzjazm zlotowy młodzieży lotniczej świadczy o tym, że chce ona jak najlepiej przygotować się do Zlotu. Zlot będzie bowiem świętem radości, jak również manifestacją naszej siły i osiągnięć. Okres przygotowań do Zlotu — to okres lepszej wytężonej pracy dla umocnienia sił naszej Ludowej Ojczyzny.

J. S.



TRZYDZIESTA DZIEWIĄTA ZŁOTA

Komisja Sportowa ARP przyznała drugą w tym roku Złotą Odznakę Szybowcową. Szczęśliwym jej zdobywcą jest pilot Ludwik Misiek z Ostrowa Wlkp., który warunek pierwszy — przewyższenie 3 800 m uzyskał w sierpniu ubiegłego roku, startując na szybowcu „Mucha" ze swego lotniska macierzystego. Drugi warunek, w postaci ładnego — 407-kilometrowego przelotu z Lisich Kątów do Sieradzy, dopełnił Misiek w maju br., na szybowcu „Ważka". Przelot ten był zamierzony jako docelowy do Leska, niestety brak odpowiednich warunków meteorologicznych nie pozwolił pilotowi osiągnąć 500-kilometrowego docelu, a tym samym najwyższego diamentu.

Zdobyta przez Miśka Złota Odznaka jest już trzydziestą dziewiątą z kolei, uzyskaną w Polsce Ludowej.

ter.

ZAWODY SPADOCHRONOWE W WARSZAWIE

W ślad za naszą notatką z poprzedniego numeru, w której zawiadomiliśmy Czytelników o organizowaniu przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej I Krajowych Zawodów Spadochronowych, śpieszymy uzupełnić nasze informacje:

Zawody te odbędą się w dniach od 22 do 29 czerwca br. w Warszawie, na lotnisku aeroklubowym — Gocław. W zawodach wezmą udział skoczkowie spadochronowi Ligi Lotniczej, którzy mają przynajmniej po 15 skoków z samolotu przy czym każdy Okręg LL ma prawo wystawić do zawodów dwóch reprezentantów. Zawodnicy zmierzą swoje siły w konkurencji indywidualnej, skacząc z samolotów typu „CSS-13", w następujących próbach konkursowych:

1. Skoki z wysokości 1 200 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu o 15 sekund, do koła o średnicy 200 m.
2. Skoki z wysokości 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu o 5 sekund, do koła o średnicy 150 m.
3. Skoki z wysokości 300 m z opóźnionym otwarciem spadochronu o 3 sekundy, do koła średnicy 100 m.

Punktowaniu podlegać będą we wszystkich próbach: styl skoku, dokładność wytrzymania opóźnienia i celność lądowania w wyznaczonym kole. Ponadto konkurs zostanie urozmaicony szeregiem prób dodatkowych, w których punktowane będą czas dobiegu skoczka z miejsca lądowania do wyznaczonego punktu mety, szybkość i prawidłowość polowego zwinięcia spadochronu po skoku, celność rzutów granatem ćwiczebnym, czas wykonania całego skoku od momentu opuszczenie samolotu do chwili zameldowania się na mecie itp.

IX KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

KOBYLNICA — 1 CZERWCA 1952

Oczom pasażerów szarozielonego Li-2 po godzinie lotu ukazał się widok lotniska Poznańskiego Aeroklubu LL. Obok wyciągniętej linii dwudziestu pięciu „Much" — dwuszereg pilotów, publiczność, orkiestra. Li-2 zatoczył już krąg nad lotniskiem i podchodzi do lądowania. Cichnie szmer silników, zniżamy się, koła dotknęły już powierzchni lotniska. Samolot kołuje w kierunku hangaru zatrzymuje się. Otwierają się drzwi, wysiadamy. Lotnisko przybrane jest odświętnie flagami. Gra orkiestra, nastrój jest uroczysty. Do stojących w dwuszeregu zawodników przemawia Minister Transportu Drogowego i Lotniczego — Jan Rustecki.

— ...Życzę Wam jak najlepszych osiągnięć w szlachetnym współzawodnictwie na podniebnych szlakach. Przyczynią się one do dalszego rozwoju lotnictwa sportowego naszej ludowej Ojczyzny.

— IX Krajowe Zawody Szybowcowe uważam za otwarte!

Przy dźwiękach hymnu państwowego Lucyna Wlazło i Jerzy Wojnar wciągają flagę na maszt. W imieniu organizatorów oraz uczestników zawodów przemawia wiceprezes Poznańskiego Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej, ob. Wapniarski, dziękując ministrowi za uświetnienie uroczystości swą obecnością.

W imieniu sportowców Poznania powitała ministra 5-letnia Jola Ćwiertniak, wręczając mu bukiet szkarłatnych róż. Goście, wśród których obok ministra Rusteckiego znajduje się prezes ZG LL inż. mgr. Sergiusz Minorski, wiceprezes ppłk. Jakubik oraz liczni dziennikarze i przedstawiciele społeczeństwa miasta Poznania zajmują przygotowane dla nich miejsca. Część oficjalna otwarcia zawodów — zakończona.

Obecnie licznie zebrana publiczność obserwować będzie pokazy akrobacji szybowcowej oraz skoki spadochronowe.

Jako pierwszy obserwujemy piękny skok Turowskiego z 10-ciosekundowym opóźnieniem z wysokości 1 200 m. Wyliczenie czasu było tak dokładne, że różnica wyniosła zaledwie 0,4 sekundy.

Nad głowami widzów ukazuje się krępa sylwetka akrobacyjnego „Jastrzębia", pilotowanego przez Andrzeja Brzuskę. Brzuska rozpoczyna wiązankę swej mistrzowskiej akrobacji od korkociągu, z którego przechodzi do sterowanej beczki — jedna, druga, odwrócona półpętla, zawrót, półpętla i plecowa ósemka, potem nurkowanie z „pleców", znowu pętla i jeszcze raz półbeczka. „Jastrząb" podchodzi już do lądowania — wśród widzów szmer podziwu.

Lecz oto nad głowami widzów ukazują się sylwetki dwóch „Zlinów". Idą w ciasnym szyku, gdy wtem jedna z maszyn przewrotem zwala się na skrzydło, druga zaś precyzyjnie powtarza jej manewr. Speaker objaśnia, że „Zliny" pilotowane są przez znanych pilotów — mistrza sportu, instruktora Tadeusza Górę oraz instruktora Tadeusza Szymańskiego z Poznania. Obaj piloci imitują tzw. „walkę myśliwską". Zadanie jest trudne — „Zliny" to maszyny słabosilnikowe, nie dysponujące tak pomocnym w tego rodzaju akrobacji dużym nadmiarem mocy. Oto kręcą jeden za drugim — pętla, pół pętli i lot plecowy, wywrót, półbeczki; następują jedna za drugą beczki, wywroty, zawroty i wiraże. Całe niebo rozbrzmiewa dźwiękiem przyśpieszonej pracy silników, które to milkną to znów ryczą na pełnych obrotach. „Zliny" oddalają się „na plecach", ustępując miejsca „Sępowi" Jerzego Wojnara, który demonstruje 800 metrów wspaniałej akrobacji. Zacząwszy na 1 000 metrach korkociągiem — kończy na 200 m pięknym lotem plecowym.

Nad lotniskiem ukazują się trzy CSS-y. Będą z nich skakać grupowo spadochroniarze: Rozumówna, Kaleta i Rohrbach. Rohrbach jest studentem Akademii Medycznej w Poznaniu. Zorganizował koło medyków — spadochroniarzy. Zadaniem członków koła jest niesienie pomocy lekarskiej w nagłych wypadkach wszędzie tam, gdzie lądowanie samolotu jest niemożliwe.

Trzy sylwetki odrywają się od skrzydeł CSS-ów. Spadochrony otwierają się równocześnie, wykwitając nad skoczkami bielą czasz. Po wylądowaniu skoczków obserwujemy konkurs sprawności pilotażowej. Konkurencja ta wchodzi w skład zawodów, dziś jednak ma urozmaicić pokazy i nie jest punktowana. Konkurs polega na zrzuceniu meldunku na cel i wylądowaniu na punkt. Obserwujemy piękne lądowanie Lucyny Wlazło — oby jej tak dobrze poszło również i w czasie właściwej rozgrywki tej ciekawej konkurencji.

Jesteśmy nieco zaniepokojeni kroplami deszczu spadającego z nisko przechodzącej chmury, czyżby pogoda miała nie dopisać? Nasze obawy rozwiewa mgr Parczewski z PIHM-u pocieszając, że według przewidywań placówki meteorologicznej zainstalowanej na lotnisku, nadchodzi właśnie piękna, korzystna dla szybownictwa pogoda.

Pokazy zakończone. Na zieleni lotniska widnieje rząd jasnokremowych „Much". Obok nich — zawodnicy. Twarze ich wyrażają radość i równocześnie niepokój — kto zwycięży?

Ale o tym za tydzień!

R.

Ciekawość to pierwszy stopień — do wiedzy! Niejeden z tych chłopców, z zainteresowaniem oglądających „Muchę" na lotnisku klubowym, będzie może w przyszłości dobrym pilotem wyczynowym

Foto: T. Bukowski



NIEMCY WALCZĄ O JEDNOŚĆ I POKÓJ

„Wszystkie kursy prowadzą na wschód!" Taką oto dewizę wypisali na jednym ze swych hangarów w Zachodnich Niemczech piloci amerykańsko - hitlerowskiej Luftwaffe. Na wschód — to znaczy na Drezno i Poznań, Lipsk i Kraków, Budapeszt i Kijów.

Wiadomo każdemu z nas dobrze, dlaczego to i po co wybierają się oni na wschód — do Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Związku Radzieckiego i innych krajów demokratycznych i miłujących pokój. Oczywiście nie po to, aby robić wycieczki turystyczne, a po to, aby grabić i zabijać, niszczyć i podpalać, bombardować i rozstrzeliwać.

Z dnia na dzień niemal rosną ich bandyckie zapędy, którym towarzyszy nieodzownie bezsilna wściekłość. Oto w Bonn, w stolicy „wymyślonego" państewka zachodnio-niemieckiego, podpisano niedawno na rozkaz Amerykanów tak zwany „układ ogólny", przewidujący nie tylko rozbicie Niemiec i okupację ich w ciągu najbliższych 50 lat, ale przede wszystkim wskrzeszenie armii, lotnictwa i floty hitlerowskiej i skierowanie ich wraz z „armią europejską" po raz trzeci w ciągu jednego półwiecza — na wschód.

Nic też dziwnego, że haniebny postępek amerykańskiego wasala — Adenauera przyjęty został z niesłychanym oburzeniem i protestami przez ludność całej Europy, a w szczególności przez naród niemiecki, dla którego „układ ogólny" oznacza milionowe wydatki na zbrojenia, nędzę robotników i bezrobocie.

„Amerykanie wynoście się do diabła!" — „Niemcy dla Niemców — precz z amerykańskimi okupantami!" — takie okrzyki raz po raz wznoszą demonstranci, których dziesiątki tysięcy wylegają na ulice miast zachodnio-niemieckich.

W miastach i wsiach Polski, w zakładach pracy, szkołach i świetlicach miejskich tysiączne rzesze społeczeństwa polskiego jednogłośnie i z mocą zaprotestowali przeciwko prowokacyjnemu „układowi ogólnemu" podpisanemu przez imperialistyczne rządy USA, Anglii i Francji oraz pogrobowców Hitlera z Bonn.

Pokój! To słowo rozbrzmiewa coraz mocniej i coraz głośniej po obu stronach Łaby, wywołując wściekłość i trwogę imperialistów. Śmierć zamordowanego przez nich młodego robotnika niemieckiego, komunisty Phillipa Müllera zamiast zastraszyć bojowników o pokój i jedność Niemiec — zagrzewa ich do walki.

Na plany mordu i podbojów masy ludowe Niemiec Zachodnich pod wodzą Komunistycznej Partii Niemiec i ludzie pracy NRD pod przewodem Socjalistycznej Partii Jedności odpowiadają głośno i stanowczo: nie! Żaden opór i żadna siła nie będzie w stanie przeszkodzić narodowi niemieckiemu w jego walce o zjednoczenie ojczyzny, jej demokratyczny ustrój i bezpieczeństwo. Taka walka kończy się tylko zwycięstwem.

O AKCJI ZMK

Staszek długo nie mógł oderwać wzroku od pięknego przekroju silnika M-11. Wszystkie części lśniły metalicznym blaskiem. Wycięta część obudowy silnika pozwalała widzieć wał wykorbiony z rozchodzącymi się promieniście korbowodami, na końcu których osadzone na sworzniach widniały, otoczone lśniącymi gładziami cylindrów, tłoki.

Obok, na stole, leżały porozkładane części silnika. A więc: korbowody, przekrój wału korbowego i tłoka, łożyska główne panewki, pompka olejowa, przekrój gaźnika i magneta oraz wiele innych drobnych części. Na pozór, wszystko to wyglądało niesłychanie skomplikowanie. Jednakże, wyjaśnienia instruktora sprawiły, że zarówno zasada działania silnika jak i jego poszczególnych części zadziwiła Staszka swą celowością i prostotą. Staszek z wdzięcznością pomyślał o opiekunie szkolnego koła LL, pilocie tutejszego aeroklubu — dzięki niemu zrozumiał nareszcie jak działa silnik. Zrozumieli zresztą wszyscy — i Staszek i Romek Steć i Hanka Korbakówna, a nawet najmłodszy z nich wszystkich Heniek Kopaniecki.

Instruktor, pokazał im jeszcze przekroje przyrządów pokładowych. Gdy przyszli do hangaru, w którym stało kilkanaście samolotów i szybowców różnych typów, zwrócił ich uwagę ruch panujący w jednym z jego kątów. Grupa mechaników segregowała tam setki drobnych części samolotowych rzucając je do różnych pudeł z napisami: „miedź", „glin", „mosiądz", „cynk".

— Jak widzicie, u nas również akcja zbiórki złomu idzie pełną parą — powiedział instruktor wskazując z uśmiechem grupę pracujących. — Pozbywamy się balastu bezużytecznych części. Mieliście możność zauważyć, że każdy silnik lotniczy zawiera w sobie wiele części wykonanych z metali nieżelaznych. Tych właśnie zużytych części mamy jak widzicie dużą ilość. Powędrują one do hut, a stamtąd do fabryk by przerodzić się w nowe części silników lotniczych czy samochodowych, części maszyn górniczych, obrabiarek lub lokomotyw.

A czy wy, u siebie w szkole, przeprowadziliście już akcję zbiórki metali nieżelaznych?

Staszkowi pytanie instruktora wydało się dziwne.

— Przecież my nie mamy u siebie żadnych części silników czy też innych maszyn — powiedział.

— Macie za to u siebie w domu masę różnych niepotrzebnych, zniszczonych przedmiotów metalowych. Czy widzicie ten błyszczący samowar, o tam w tamtej skrzyni? Przyniósł go jeden z mechaników. Jest mu niepotrzebny — nigdy nie parzył w nim herbaty.

Jeśli tak to sprawa jest jasna — powiedział Staszek. — Oddam na złom ten pogięty czajnik miedziany i leżącą na strychu brązową „nimfę" z oberwanymi rękami. Zmobilizujemy nasze Koło ZMP, a z pewnością każdy przyniesie coś z domu.

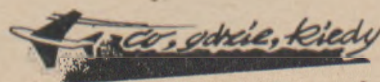
Po powrocie do szkoły szybko zabrali się do roboty. Zorganizowano krótkie zebranie Zarządu ZMP i przewodniczących samorządów klasowych z udziałem przedstawicieli ZHP. Postanowiono rozkleić afisze propagujące akcję zbiórki złomu i zorganizować współzawodnictwo.

Wyniki nie dały na siebie czekać. Zebrano kilkanaście kilogramów metali. Na stercie złomu mosiężnego wśród połamanych kranów i kurków gazowych, pogiętych klamek i innych rupieci królowała staszkowa, bezręka nimfa z czajnikiem bez dziobka na głowie.

Akcja zbiórki metali nieżelaznych udała się. Za uzyskane przy podziale pieniędzy za złom fundusze, koło zakupiło potrzebne dla prowadzenia KWWL książki, a także — narzędzia do organizującej się modelarni.

Bierzcie ze Staszka przykład koleżanki i koledzy z modelarni i kół LL. Młodzież lotnicza bierze czynny udział w „Akcji ZMK" (zbieramy metale kolorowe).

Ra.



XVII OKRĘGOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniach od 17 — 18 maja odbyły się we Wrześni XVII Okręgowe Zawody Modeli Latających. W zawodach tych brali również udział modelarze z Rogoźna. Pomimo, że nie odegrali oni poważniejszej roli, zawody dały im bardzo dużo.

Organizacja zawodów była naprawdę dobra, dzięki czemu przebiegały one bardzo sprawnie. Modelarze przygotowali się do zawodów starannie. Modele wykonane były naprawdę wspaniale. Szczególnie podobały się nam modele zawodników z Ostrowca; bardzo starannie wykonane, zwracały uwagę ładnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi. Wielu modelarzy mówiło, że na Zawodach Okręgowych nauczyli się więcej, niż w ciągu nauki w modelarni. Podkreślić należy postawę komisarza sportowego zawodów, który w każdej wolnej chwili przebywał wśród modelarzy, rozmawiał o osiągnięciach w pracy kół Ligi Lotniczej.

Zawody Okręgowe Modeli Latających we Wrześni były sprawdzianem pracy modelarzy całego województwa poznańskiego. Osiągnięte wyniki, mimo słabych warunków atmosferycznych, mówią same za siebie. Wymiana doświadczeń z zakresu modelarstwa lotniczego podczas zawodów przyczyni się niewątpliwie do jeszcze większego spopularyzowania lotnictwa wśród szerokich rzesz młodzieży. XVII OZML pozostawią po sobie niezatarte wspomnienia.

Aleksander Koenig
Rogoźno

III WALNY ZJAZD MIEJSKIEGO ODDZIAŁU LIGI LOTNICZEJ W GDYNI

W maju br. odbył się III Walny Zjazd Miejskiego Oddziału Ligi Lotniczej w Gdyni. Po referacie politycznym, wygłoszonym przez przedstawicielkę Zarządu Okręgu LL, przewodniczący ustępującego Zarządu złożył sprawozdanie z dotychczasowej działalności Oddziału i kół LL na terenie Gdyni. Dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele miejscowych kół LL, była uzupełnieniem całokształtu pracy Zarządu Oddziału. Szeroko omówione przez dyskutantów osiągnięcia i braki w ligowej pracy, przyczyniły się do dania odpowiednich wytycznych dla działalności nowego Zarządu Oddziału, który został wybrany na tym zjeździe.

Na zakończenie, uczestnicy Zjazdu uchwalili rezolucję, w której ostro potępili stosowanie przez barbarzyńców amerykańskich broni bakteriologicznej w Korei.

Janina Stieler
Gdynia

MINISTER TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

JAN RUSTECKI DO ZAWODNIKÓW IX KZS

(fragmenty przemówienia wygłoszonego w dniu otwarcia zawodów)

Krajowe Zawody Szybowcowe posiadają utartą tradycję i stanowią doroczny przegląd dorobku ludowego lotnictwa sportowego na odcinku szybowcowym.

Lata 1950 — 1951 przyniosły już wyniki, które wybiegają daleko poza tradycje Polskiego Szybownictwa przedwojennego i które zwróciły na sport szybowcowy Polski Ludowej oczy całej opinii szybowcowej świata. Wyniki te szybownictwo polskie zawdzięcza przede wszystkim Władzy Państwa Ludowego, w którym możność uprawiania tego pięknego sportu ma każdy entuzjasta lotniczy. Biorąc przykład z przodującego szybownictwa Związku Radzieckiego nasz sport szybowcowy opiera swe osiągnięcia na szerokim udziale rzesz młodych pilotek i pilotów pochodzenia robotniczego i chłopskiego. Dzięki temu wyczyny szybowcowe w Polsce są coraz liczniejsze i osiągają coraz wyższy poziom jakościowy, stają się kuźnią masowego bicia rekordów. Troskliwa opieka Państwa stwarza młodym pilotom warunki stałego doskonalenia swych umiejętności.

Przykładem tej opieki są masowe obozy wyczynowe, organizowane rok rocznie w Jeleniej Górze, gdzie szybownicy uzyskują doskonałe wyniki na falach halniakowych. Przykładami są również odbywające się co roku Krajowe Zawody Szybowcowe, na których młodzież lotnicza Polski Ludowej w szlachetnej rywalizacji sportowej podwyższa swe kwalifikacje pilotażowe dokonując równocześnie pięknych wyczynów.

Zawodnicy! Przystępując w dniu dzisiejszym do szlachetnej rywalizacji, musicie postawić sobie zadanie pobicia osiągnięć uzyskanych w 1951 r. na Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu.

Musicie pamiętać, że skierowane są na Was nie tylko oczy członków Ligi Lotniczej, lecz i szerokich rzesz entuzjastów lotnictwa, którzy z uwagą śledzić będą wyniki zawodów.

W okresie wzrastającej histerii wojennej i prób rozpętania nowej wojny przez amerykańskich imperialistów, Krajowe Zawody Szybowcowe stanowią jeszcze jeden dowód pokojowego budownictwa w naszym kraju.

Stanowią one dowód pokojowego charakteru naszego lotnictwa sportowego lecz zarazem muszą wykazać wysoki poziom kwalifikacji lotniczych naszych pilotów sportowych, którzy w każdej chwili w razie potrzeby staną na straży powietrznych granic Polski Ludowej i w powietrzu strzec będą pokojowej i twórczej pracy naszego narodu.

Zawodnicy! Życzę Wam jak najlepszych osiągnięć w szlachetnym współzawodnictwie na podniebnych szlakach; przyczynią się one do dalszego rozwoju lotnictwa sportowego naszej ludowej ojczyzny.

IX Krajowe Zawody Szybowcowe uważam za otwarte.





Czołowi szybownicy: Luzyna Wlazło i Jerzy Wojnar dostąpili zaszczytu otwarcia IX KZS, wciągając flagę zawodów na maszt.

SPOTKANIA NA STARCIE IX KZS

JERZY KONIECZNY

Część oficjalna otwarcia zawodów skończona. Publiczność z niecierpliwością oczekuje teraz na pokazy. W czasie krótkiej przerwy Minister Transportu Drogowego i Lotniczego, ob. Rustecki zapoznaje się z zawodnikami. Minister wita się kolejno z każdym, rozmawia dłuższą chwilę, życzy sukcesów.

Naszą uwagę zwraca fakt, że wśród uczestników IX Krajowych Zawodów Szybowcowych znajdują się cztery kobiety. Zapoznajemy się z nimi bliżej.

Maksymiliana Czmielówna ma 20 lat. Jest członkiem ZMP. Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1949 roku.

— **Kiedy przybyłam do kraju** — opowiada nam — **miałam zaledwie 14 lat i słabo mówiłam po polsku. Był to rok 1946. Ojciec mój musiał bowiem jeszcze przed wojną w 1922 roku wyemigrować do Francji, gdyż w Polsce burżuazyjnej nie mógł znaleźć pracy. Pracował tam jako górnik w okolicach Lille, gdzie też i ja się urodziłam.**

— Przepraszam, Koleżanko — a skąd u Was wzięło się zamiłowanie do lotnictwa?

— **O lotnictwie marzyłam od dzieciństwa, nie miałam jednak jakichkolwiek szans zrealizowania swego zamiaru, gdyż było to nie do pomyślenia w kapitalistycznej Francji. Z chwilą powrotu do Ojczyzny — dowiedziałam się, że na pewno będę latać, no i jak widzicie, startuję dziś w zawodach.**

Maksymiliana jest pilotem szybowcowym IV stopnia oraz silnikowym II stopnia. Skończyła już liceum ogólnokształcące i obecnie pracuje w Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej w Katowicach. Mieszka w Zabrzu, gdzie jej ojciec pracuje jako górnik w kopalni Zabrze-Zachód.

Zamiary na przyszłość? — **Chcę dalej studiować na Politechnice Krakowskiej — elektrotechnikę no i oczywiście dużo latać. Ambicją moją jest uzyskać na zawodach złote „D".** Dodać należy jeszcze, że koleżanka Maksymiliana startowała niedawno w Zawodach Szybowcowych w Katowicach, które odbyły się w kwietniu br. — zajęła wówczas VII miejsce.

Tuż obok przy następnym szybowcu spotykamy ZMP-ówkę **Zofię Zaleską**, pilotkę Warszawskiego ALL. Zosia niechętnie odpowiada na pytania. Nie lubi mówić o sobie. Ulega jednak SiM-owi i...

— **Trudno mi powiedzieć od kiedy rozpoczęłam szkolenie. Trenowałam nieregularnie — nie było czasu. W roku 1949 uzyskałam II stopień, obecnie mam IV. W międzyczasie skończyłam Liceum Handlowe i pracuję obecnie w charakterze księgowego w spółdzielni.**

— Jakie wyczyny uzyskaliście dotychczas?

— **Niewiele. Jeden właściwie zasługuje na uwagę — to przelot docelowy z Warszawy do Lublina. Mam poza tym jeden warunek do złotego „D" — przelot ponad 300 km.** Zaleska startuje w zawodach pierwszy raz — chciałaby bardzo dopełnić na nich złote „D" — uzyskać wymaganą wysokość.

— Jakie korzyści dał Wam obóz przygotowawczy?

— **Pogoda nie dopisała. Mieliśmy mało treningu** — odpowiada z żalem.

Przypuszczamy jednak, że nie będzie to przeszkodą w uzyskaniu dobrych wyników?

— **A** — śmieje się — **to nie wiadomo. Zobaczymy.** Życzymy Zaleskiej sukcesów i rozpoczynamy rozmowę z następną zawodniczką **Wandą Zajączkowską** z Krakowa.

Tę ostatnią znają już cokolwiek czytelnicy SiM-u. Krakowianka ma obecnie 21 lat — szkolenie rozpoczęła w 1949 roku i zdobyła już IV stopień wyszkolenia szybowcowego.

— Zawód „cywilny"?

— **Studiuję na Politechnice Krakowskiej na Wydziale Mechanicznym.**

— Wyczyny?

— **Uzyskałam wysokość 3 400 m, zdobywając tym warunek do złotego „D". Ambicją moją na zawodach jest dopełnić „złotą".**

Zajączkowska jest członkiem Związku Młodzieży Polskiej.

Naszą rekordzistkę Lucynę Wlazło spotykamy przy „polerowaniu" szmatką skrzydeł swojej „Muchy".

— **SiM już wie dość dużo o mnie, więc nie ma potrzeby powtarzania tego samego** — śmieje się na przywitanie.

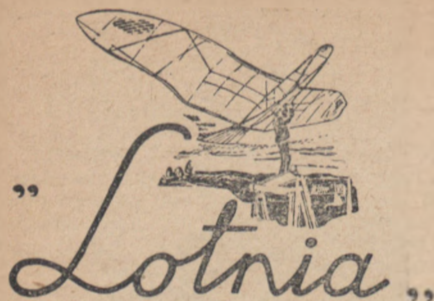
No tak, istotnie — trudno zapomnieć o sympatycznej Lucynie.

— Życzę Wam zagarnięcia jak najwięcej nagród. Trzeba chłopakom trochę nosa utrzeć — mówił żartobliwie minister Rustecki, kiedy rozmawiał z Wami w czasie otwarcia zawodów. Co Wy na to?

— **Z chłopakami nie tak łatwo. Postaram się. Marzeniem moim jednak jest dopełnić „złotą" i... oczywiście uzyskać jak najlepsze miejsce w klasyfikacji.**

— Tym wszystkim, którzy jeszcze nie wiedzą, trzeba powiedzieć, że Lucyna ma obecnie 22 lata, jest członkiem ZMP i pracuje jako instruktor szybowcowy w Warszawskim ALL. O tym, że jest posiadaczką międzynarodowego rekordu w przelocie docelowo-powrotnym, to chyba wszyscy wiedzą.

Tyle o naszych zawodniczkach. Przerywamy nasze rozmowy, gdyż w tej chwili rozpoczynają się starty. Z resztą zawodników zapoznamy się za tydzień.



„Lotnia"

Historia polskiego lotnictwa zanotowała na swych kartach wiele wspaniałych osiągnięć i pionierskich lotów, które mają znaczenie w skali światowej. Naród nasz posiada chlubne tradycje na polu lotnictwa — Polacy wnieśli bowiem poważny wkład w rozwój myśli lotniczej na świecie. Z wdzięcznością też przechowujemy pamięć o tych naszych rodakach, którzy swą ofiarną i wytrwałą pracą oraz niezwykłym hartem woli, torowali zwycięsko drogę rozwojowi lotnictwa.

W czerwcu br. mija pięćdziesiąt sześć lat od chwili, kiedy na łąkach, cichej, leżącej nad Bugiem w okolicach Janowa Podlaskiego, wsi Wygodzie zanotowano pierwszy na świecie wzlot z ziemi szybowca „Lotnia", konstrukcji Czesława Tańskiego — pioniera polskiego lotnictwa. Ten wspaniały sukces Polaka, w okresie narodzin lotnictwa w kraju, przemilczała całkowicie w okresie międzywojennym prasa lotnicza w Polsce, chyląc czoło w kosmopolitycznym zaślepieniu przed osiągnięciami pionierów lotnictwa krajów zachodnio-europejskich.

Dziś, w Polsce Ludowej, idea Tańskiego doczekała się pełnej realizacji. Szybownictwo stało się sportem masowym dostępnym dla szerokich rzesz naszej młodzieży, która z każdym dniem, na doskonałym sprzęcie polskiej konstrukcji i polskiej produkcji lata coraz lepiej, dalej i wyżej, zbliżając się szybko do czołówki świata — poziomu szybownictwa Związku Radzieckiego.

Opowieść, którą rozpoczynamy poniżej, ma właśnie na celu przypomnienie Czytelnikom dziejów „Lotni" Tańskiego — jej pierwszego rekordowego wzlotu.

(red.)

WYSOKI, o regularnych rysach twarzy, szatyn rozerwał kopertę i z wrodzoną sobie bystrością szybko przebiegł oczyma treść otrzymanego przed chwilą listu. Na wysokim, gładkim czole pojawiła się naraz głęboka, długa bruzda — zmarszczył się jeszcze bardziej i obrzucił krytycznym spojrzeniem stojącego naprzeciw mężczyznę, który równie niepewnie jak i niecierpliwie czekał na jakieś słowa mówiące o treści pisma. Szatyn nic nie odpowiedział. W milczeniu podał mu list, który nosił wszelkie ślady handlowego pisma. U góry bowiem, pomiędzy reprodukcjami dwóch srebrnych medali — nagród państwowych, widniał tytuł firmy: OTTO LILIENTHAL, a pod spodem — Maschinen u. Dampfkessel — Fabrik) i adres firmy Berlin — Koepenicker Strasse 113. Przeczytał chciwie treść: **).*

„Pan CZESŁAW TAŃSKI
Janów, gubernia Siedlce (Rosja)

Wyniki mych najnowszych doświadczeń nad możliwościami lotu zostały opublikowane w numerach 322 i 323 czasopisma „Promathaus" — Wydawnictwo Rudolfa Mückenberger'a, Berlin, Därnbergstr. 7. Tam też znajdzie pan dość dużą ilość zdjęć, przedstawiających niektóre próby moich eksperymentów.

Interesujące pana zdjęcia można nabyć także u tegoż Mückenberger'a.

Nie nam oczywiście nic przeciwko tłumaczeniu tego artykułu.

Z poważaniem
OTTO LILIENTHAL".

Rzucił okiem na datę pisania listu — 3 lutego. Teraz był początek marca.

W izbie zapanowało dłuższe milczenie. Tański, gdyż on był właśnie tym wysokim szatynem, stał tyłem odwrócony do obecnych. Patrzył w okno, za którym na podwórku zagrody wałęsało się ptactwo, grzebiąc w błotnistych kałużach topniejącego śniegu, który tu i ówdzie znaczył się jeszcze na ziemi brudo-białymi plamami.

Na dworze było szaro i smutno. Niebo przysłoniły stalowo - szare chmury, poprzez które gdzieś zza gołych jeszcze drzew ogrodu próbowało wydostać się czasem słońce. Ledwie wyczuwalny wiatr kołysał lekko konarami drzew i krzaków okalających zagrodę. Gdzieś, niedaleko płotu, wąska stróżka wody leniwie spływała koleiną pojazdu. Na podwórzu rej wśród ptactwa wodził pstrokaty, z wysokim czerwonym grzebieniem, kogut.

Tański zdawał się nie odczuwać powiewu wiosny, która wszystkimi szczelinami pchała się do izby, zdawał się nie widzieć śladów ustępującej zimy, nie słyszeć radosnego ćwierkania ptactwa, które coraz śmielej nawiązywało kontakt z ludźmi, zbliżając się do ich zagród. Było to jednak tylko pozorne. W rzeczywistości czuł bardziej niż kiedykolwiek potrzebę szybkiego nadejścia wiosny.

Nie myślał wcale o liście, który otrzymał przed chwilą. Wpatrzony w podwórko obserwował uważnie koguta, który trzepocząc raz po raz skrzydłami, czupurnie i wyzywająco zaczepiał kręcące się stale wokół niego kury...

Ciekawe — przeszło mu mimo woli przez myśl — ile jest prawdy w legendzie o Panu Twardowskim, który miał latać na kogucie i zaleciał podobno nawet... na księżyc. Bajki. A jednak, gdyby tak odrzucić wszystkie nawarstwienia stworzone przez przesądy i plotki, kto wie — czy Twardowski nie studiował lotu ptaków i zamierzał co najmniej sam latać? Głupstwo. Zresztą — kogut to nie ptak na którym można by się wzorować, badając zasady lotu ślizgowego. Sam przecież nie lata, a przynajmniej bardzo słabo.



Czesław Tański pionier szybownictwa polskiego

Uśmiechnął się, wykrzywiając w grymasie niezadowolenia usta. Twardowski może badał — ja nie będę.

Odwrócił się nagle od okna i przypominając sobie o liście i obecności w izbie mechanika Łukawskiego powiedział prawieże wesoło.

— Nie martw się. Do Berlina pisał więcej nie będę. Daleka droga a i — jak wiesz — pieniędzy brak. Zresztą — mówił jak gdyby z przekąsem — niech sobie pan hrabia Lilienthal zatrzyma swoje tajemnice lotu dla siebie. Drogo je chce sprzedać, nie mógł sam przysłać — przyszło by mu to przecież znacznie łatwiej. Nie, on podaje mi firmę, gdzie mogę jego doświadczenia kupić. Pan Mückenberger każe sobie oczywiście d o b r z e z a p ł a c i ć — przeciągnął umyślnie i podkreślił jeszcze raz mocno z naciskiem — słyszysz! Dobrze zapłacić! Wszyscy oni tacy ci fabrykanci — mają pieniądze, bawią się — i lubią robić na wszystkim dobre interesy. Nie przypuszczam, aby szanowny pan Lilienthal czuł się pokrzywdzony przez życie. Fabryczka przynosi niemałe zyski. Ciągnie się ile może ale... tylko z biedaków.

To nie jest takie głupie, rozumiesz — rozgadał się niespodziewanie Tański, że aż zdziwiło to Łukawskiego, który znał przyjaciela dotąd specjalnie z tego, że nie lubił wiele mówić, będąc z zasady skrytym — oczywiście nie głupie, ale tylko w pojęciu fabrykanta, który tylko dzięki wyzyskowi robotników może pozwolić sobie na dobre życie i różne eksperymenty, z których za doświadczenia każe sobie.. znów płacić.

Tański zamilkł na chwilę i odmierzył kilka razy krokami izbę wzdłuż i wszerz. Potem przystanął. Wpatrywał się uważnie w twarz serdecznego druha, który z sercem był przy nim w jego lotniczych zamierzeniach. Położył rękę na jego ramieniu.

— Wiesz — my musimy sami rozwiązać tajemnicę lotu ślizgowego. Nikt nam tu nie pomoże. Albożto Polacy są gorsi od innych!

Ale — byłbym zapomniał, a co słychać w Warszawie?

Łukawski usiadł ciężko na stołku, który mu podsunął dopiero teraz Tański, widząc zmęczenie przyjaciela po podróży.

W Warszawie — odpowiedział powoli Łukawski — nie wiele.

A co z żeglugą powietrzną? — rzucił Tański, gdyż to go najbardziej interesowało.

— Bez zmian. Nadal dwa obozy. Jedni za balonami, drudzy za maszynami latającymi cięższymi od powietrza. Rozpisują się sporo na te tematy po gazetach. Nawet ten co to pisze kroniki w „Kurierku" — jak go tam zwą — Prus czy jak — nie wiem już. Przywiozłem ci nawet ją — to mówiąc, podał Tańskiemu złożony w czworo arkusz zadrukowanego papieru.

(cdn)

JERZY KONIECZNY

*) W tłumaczeniu z niemieckiego — fabryka maszyn i kotłów parowych.

**) Treść listu Lilienthala do Tańskiego autentyczna wg. reprodukcji oryginału.

LOTNICTWO SANITARNE W RUMUŃSKIEJ REPUBLICE LUDOWEJ

Pod troskliwą opieką i kierownictwem Rumuńskiej Partii Robotniczej i władzy ludowej, rozwija się szybko w Rumuńskiej Republice Ludowej lotnictwo cywilne, którego zadaniem jest między innymi niesienie pomocy gospodarce narodowej i ludziom pracy. Ostatnio stworzono w Rumunii w ważniejszych ośrodkach kraju szereg lotniczych stacji sanitarnych. Zadaniem tych stacji jest transport sanitarny — przewożenie drogą powietrzną chorych i lekarzy, lekarstw, środków opatrunkowych i udzielanie natychmiastowej pomocy sanitarnej ludziom pracy.

W ciągu jednego tylko roku 1951 lotnictwo sanitarne Ludowej Rumunii przewiozło ponad 61 000 kilogramów medykamentów: szczepionek przeciwgruźliczych, szczepionek przeciw wściekliźnie, krwi konserwowanej do transfuzji i różnego rodzaju surowic.

1 200 razy lekarze-specjaliści, zatrudnieni w ośrodkach uniwersyteckich, dokonywali wylotów do różnych zakątków kraju, niosąc w wypadkach nie cierpiących zwłoki pomoc lekarską robotnikom i chłopom pracującym. Równocześnie w 721 wypadkach, kiedy operacja była niemożliwa do wykonania na miejscu, samoloty sanitarne przewoziły chorych do szpitali i klinik.

Lotnictwo sanitarne Rumunii udowodniło raz jeszcze, że dla władzy ludowej najcenniejsze jest zdrowie i życie człowieka. Wiele było wypadków, kiedy dzięki szybkiemu transportowi samolotem uratowano życie ludzkie. Tak na przykład chłopka Ilenna Purza ze spółdzielni produkcyjnej w Draganesti, powiat Bihor, dostała silnego krwotoku i tylko szybki przewóz samolotem sanitarnym do kliniki w Cluj uratował ją od śmierci.

Podobny wypadek miał miejsce z chłopem Tudorem Kiriacem z okolic Jass, któremu na skutek wypadku przy pracy trzeba było przeprowadzić natychmiastową operację. Samolot ze stacji sanitarnej przewiózł go szybko do kliniki w Jassach — Kiriac został uratowany.

Samoloty sanitarne lądowały w omawianym okresie w 170 miejscowościach, głównie we wsiach i w małych miasteczkach. Ponad 960 000 dzieci zostało zaszczepionych szczepionką przeciwgruźliczą, dostarczoną przy pomocy samolotów.

Utworzenie państwowego lotnictwa sanitarnego, służącego ludziom pracy jest wielkim osiągnięciem rządu Rumuńskiej Republiki Ludowej, kierującego się słowami Wielkiego Stalina — „najcenniejszym ze wszystkich kapitałów są ludzie". Temu celowi służy ludowe lotnictwo rumuńskie.

●



ZESPÓŁ ARTYSTYCZNY LOTNIKÓW RADZIECKICH W POLSCE

W maju br. przebywał w Polsce na gościnnych występach ponad 100-osobowy Zespół Pieśni i Tańca Lotnictwa Wojskowego Armii Radzieckiej. Doskonały zespół radzieckich lotników wystąpił w Warszawie i w szeregu innych miast kraju, dając w przeszło 3-godzinnym programie, bogaty repertuar tańców oraz wspaniałych pieśni rosyjskich, radzieckich, polskich, francuskich i włoskich w wykonaniu doskonałego chóru i solistów z zasłużonymi artystami Rosyjskiej Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Radzieckiej Borisienko, Afanasiewym, Bukrejewem oraz Szytykową na czele.

Każdy występ zespołu artystycznego radzieckich lotników spotykał się z owacyjnym i niezwykle serdecznym przyjęciem polskiego społeczeństwa i żołnierzy Wojska Polskiego, przeradzając się we wspaniałą manifestację uczuć braterstwa i przyjaźni narodu polskiego do narodów Związku Radzieckiego.

(ko)

NOWE LOTNICZE KSIĄŻKI RADZIECKIE

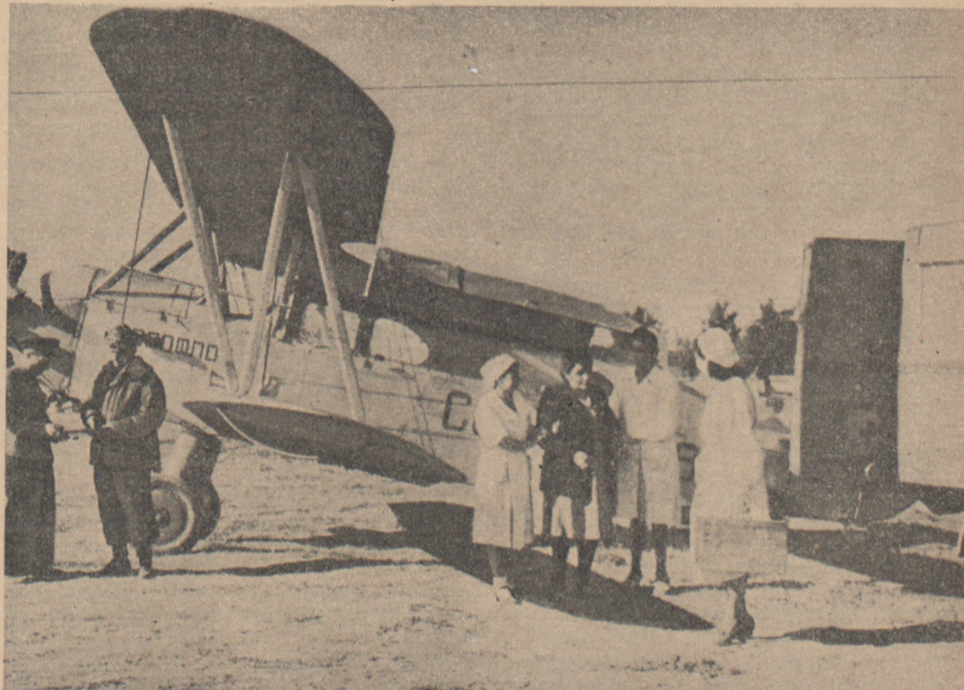
Na półkach księgarni moskiewskich ukazało się ostatnio szereg nowych książek z zakresu lotnictwa. Podajemy poniżej krótki przegląd niektórych z nich.

Kondratiew N. I. — Astronomija w awiacii. (Astronomia w lotnictwie). Autor omawia w popularnej formie podstawy teorii lotu według gwiazd, a także praktyczne metody pomiarów astronomicznych dla lotników.

Inoziemcew N. W. — Osnowy tieorii rieaktywnych dwigatieliej). (Podstawy teorii silników odrzutowych). Książka na poziomie popularnym, omawiająca zastosowanie, budowę i teorię lotniczych silników odrzutowych.

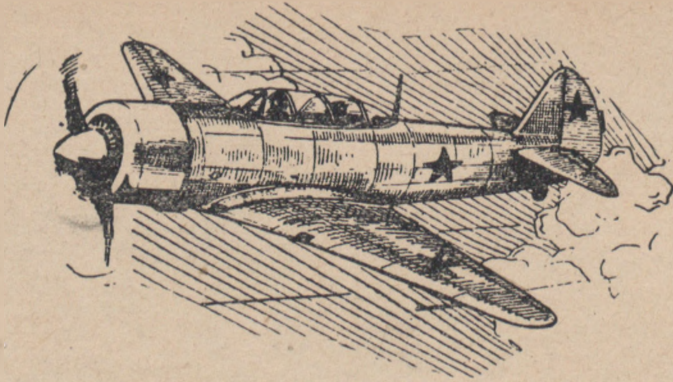
Baszta T. M. — Samolietnyje gidrawliczieskoje priwody i agriegaty. (Agregaty i hydrauliczne zespoły napędowe w samolotach). Podręcznik akademicki dla studentów instytutów lotniczych.

Gawriłow A. N. — Tiechnołogija awiacjonnogo priborostrojenija. (Technologia budowy lotniczych przyrządów pokładowych). Książka przeznaczona dla konstruktorów i studentów.



Przykładem zastosowania samolotów w służbie sanitarnej jest lotnictwo cywilne Związku Radzieckiego, gdzie szeroko rozbudowane środki lotniczo-sanitarne w każdej chwili gotowe są do niesienia pomocy ludziom pracy miast i wsi.

Foto: CAF



„AS" Z FAIRBANKS'U

(opowiadanie pilota Jeremienko)

To, o czym chcę Wam opowiedzieć — zaczął swoje opowiadanie pilot Jeremienko — miało miejsce kilka miesięcy temu.

Jak wielu moich towarzyszy z lotnictwa cywilnego, latam często do Moskwy, skąd przywożę matryce centralnych gazet. Dzięki temu mieszkańcy Leningradu otrzymują „Prawdę", „Izwiestię" i inne gazety moskiewskie w kilka godzin po ich wydrukowaniu.

Na lotnisku moskiewskim, w wielkiej, jasnej sali odpoczywamy przed startem. Zgodnie z instrukcją na pół godziny przed lotem idę do meteo oraz do nawigatora portu po dane, potrzebne do przelotu. Następnie przypatruję się grze w domino, gram nieraz z kolegami, czytam prasę.

Pewnego dnia przyniesiono nam gazety. Wziąłem jedną z nich i zacząłem czytać komunikat Naczelnego Dowództwa Koreańskiej Armii Ludowej i nagle... zamieszczone poniżej komunikatu zdjęcie z krótkim podpisem przykuło mój wzrok.

Notatka brzmiała mniej więcej tak: „Zdjęcie przedstawia wziętego do niewoli przez koreańskich partyzantów amerykańskiego pilota, który zrzucał bomby na szpitale i szkoły w Phenianie i ostrzeliwał z lotu nurkowego kobiety i dzieci miasta Tekusen. Stoi i ogląda się z łotrowskim uśmiechem powtarzając, że jedyny cel, dla którego znalazł się na wojnie — to byznes, to kilka tysięcy dolarów, które obiecali mu zapłacić za kilka tysięcy trupów..."

Jeszcze raz patrzę na zdjęcie. Tak, to on! Napewno on!

Wprawdzie przygotowałem się do lotu, ale były to jakieś mechaniczne czynności. Myśli moich nie opuszczał ciągle amerykański gangster o kwadratowym podbródku i złodziejskim spojrzeniu.

Otóż muszę Wam opowiedzieć, że w okresie Wielkiej Wojny Narodowej przebywałem pewien czas w Ameryce, na Alasce w mieście Fairbanks. Tam właśnie miało miejsce spotkanie, mające bezpośredni związek z opowiadaniem.

Przylecieliśmy do Fairbanks przed świtem przywożąc pasażerów i pocztę. Warunki meteorologiczne zmuszały nas do pozostania tam przez całą dobę.

Kiedy zetknęliśmy się z okrzyczanym „amerykańskim stylem życia" zdawało się nam, że jakaś fantastyczna maszyna przeniosła tutaj wszystko o całe dziesięciolecia wstecz.

Nudna, ciągnąca się w nieskończoność główna ulica, ciemne okiennice tawern, gdzie wymienia się whisky na złoto, złoto na futra, a te znowu na whisky, jednakowe, podobne do siebie, niewysokie domki — wszystko to było smutne, ponure i przygnębiające. Wrażenia tego nie poprawiły nawet ogromne reklamy neonowe nowojorskich firm radiowych, chicagowskich rzeźni, czy królów gumy do żucia.

Po obejrzeniu miasta, przygotowaniu samolotu i załatwieniu wszystkich formalności przed odlotem, postanowiłem udać się na spoczynek. Zamierzałem się wyspać, aby czas dzielący mnie od wylotu minął jak najszybciej.

Zamierzeniom moim przeszkodziła nasza tłumaczka Natasza, młoda i bardzo energiczna dziewczyna. Natasza poinformowała mnie, że chce rozmawiać ze mną jeden z amerykańskich pilotów komunikacyjnych stacjonujący w Fairbanksie. Za chwilę pilot ten wszedł do pokoju.

Zdaje się, że zwano go Pit czy Din, zresztą nie pamiętam dokładnie. Uderzył mnie od razu jego wysoki wzrost, tusza, arbuzowata głowa, złodziejskie spojrzenie i podbródek, przypominający ogromną kłódkę zamykającą wrota.

— Hallo! — zwrócił się Amerykanin do tłumaczki wskazując na mnie palcem — ten gość fajnie wygląda. Moi koledzy chcieliby wiedzieć, na jakich warunkach latają i ile zarabiają rosyjscy dżentelmeni?

Natasza starając się ukryć uśmiech, przetłumaczyła mi słowa Amerykanina. Poprosiłem ją wówczas, ażeby sama wytłumaczyła pytającemu, jak i w imię czego latają radzieccy piloci.

Usłyszawszy odpowiedź Nataszy, Amerykanin podszedł do pieca i grzejąc nogi powiedział:

— Bzdury! Lotnictwo to byznes! Ja nie służę w armii, nie komenderują mną generałowie, pluję na to, co znajduje się na pokładzie mojego samolotu: gumowe pałki dla policjantów czy smoczki dla niemowląt. Płacą mi, to latam.

Poczułem do niego wstręt, zapragnąłem, aby jak najprędzej poszedł sobie do diabła. I kiedy wreszcie wstał i pożegnał się ze mną, odetchnąłem z ulgą.

Zostaliśmy oboje z Nataszą. Milcząc usiadłem koło piecyka i zacząłem przerzucać w nim węgle. Natasza zatrzymała się koło okna, na którym przylepiały się do szyb płatki śniegu. Zapadał zmierzch.

— Iwanie Iwanowiczu — zwróciła się do mnie nagle Natasza — wy długo już pracujecie w lotnictwie?

Nie odpowiedziałem od razu. Zdawało mi się, że takie właśnie pytanie winna mi zadać Natasza po wyjściu Amerykanina. I ona i ja myśleliśmy o jednym...

Jak gdyby w odpowiedzi, przed moimi oczyma zaczęły przesuwać się obrazy i koleje życia, przez które przeszedłem, zanim ja prosty, rosyjski chłopak z nad Wołgi, dostałem się do lotnictwa.

Oto wracam z fabryki po cichych, słabo oświetlonych ulicach starej Samary. Idę, przyciskając do piersi pożyczoną książeczkę — przeczytany tytuł zaparł mi oddech.

I oto jestem w domu, w swoim maleńkim pokoiku, gdzie zamieszkiwałem od niedawna po wielu latach pobytu w domu dziecka. Zdjąwszy palto, chwytam co rychlej książkę o fascynującym tytule: Konstanty Ciołkowski — „Marzenia o ziemi i niebie".

W prawie że pustym, ledwo oświetlonym płomieniem z pieca, pokoju radzieckiej agencji lotniczej w Fairbanksie z radością wspominam przeszłość. Ale Natasza podchodząc do mnie powtarza pytanie:

— Towarzyszu Jeremienko, czy wy długo już pracujecie w lotnictwie?

I właśnie teraz, czując że moje wspomnienia potrzebne są nie tylko mnie, odpowiadam:

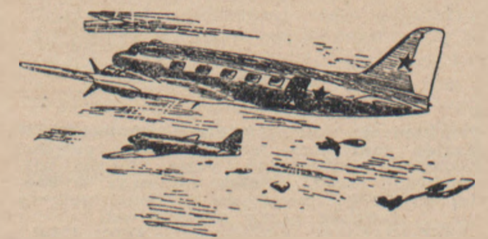
— Długo.

Nie krępując się, nie kryjąc wzruszenia kontynuuję wspomnienia, ale czynię to już na głos. Wspominam, jak w czasie pierwszej pięciolatki przestąpiłem próg szkoły lotniczej. Z jakim wzruszeniem słuchałem wtedy pierwszego wykładu poświęconego historii radzieckiego lotnictwa cywilnego, stworzonego dla pokojowych, gospodarczych potrzeb kraju!

Przenoszę się myślami z brzegów Wołgi na Ural, z Uralu — w górny bieg Birnisy do podnóża Gór Sajańskich, gdzie pracowałem przez dłuższy czas po skończeniu szkoły, transportując mikę z odległych kopalń do linii kolejowej.

Opowiadam o portach lotniczych znajdujących się wysoko w górach, i cudnych krajobrazach lasów syberyjskich, nad którymi we dnie i w nocy latały nasze samoloty w celu określenia masywu i gatunków zalesienia albo też ochraniając je przed pożarami.

(cdn)



MODEL LATAJĄCY W TUNELU AERODYNAMICZNYM

mgr. inż. **JAN ROŚCISZEWSKI**

Czytelnikom SiM-u znana jest zasada badań modeli w tunelach aerodynamicznych. Polega ona na odwróceniu zjawisk występujących w locie samolotu (w locie samolot porusza się, a powietrze jest nieruchome — w tunelu zaś odwrotnie: dokoła unieruchomionego modelu samolotu przepływa powietrze). Dzięki odpowiednim urządzeniom wagowym można mierzyć siły i momenty aerodynamiczne, działające na odmuchiwany model, uzyskując w ten sposób zależność pomiędzy współczynnikiem oporu a współczynnikiem siły nośnej (tzw. biegunową somolotu) oraz krzywą współczynników momentów.

Zastanawiamy się czasem, dlaczego współczynniki aerodynamiczne modelu redukcyjnego są takie same jak współczynniki odpowiedniego samolotu. Okazuje się na podstawie rozważań nad tzw. podobieństwem przepływu, że warunkiem zachowania podobieństwa jest jednakowa liczba Reynolds'a (liczba Re równa się stosunkowi sił bezwładności do sił lepkości w przepływie) oraz liczba Macha (liczba Ma równa się stosunkowi prędkości przepływu do prędkości dźwięku; wyraża ona jednocześnie stosunek sił bezwładności do sił sprężystości ośrodka).

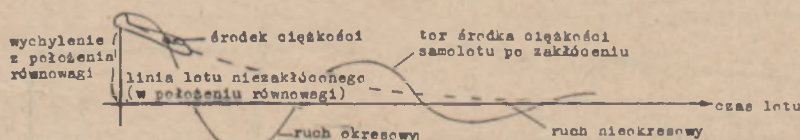
Warunkiem jednakowej liczby Reynolds'a jest jednakowy iloczyn średniej cięciwy płata modelu przez prędkość w tunelu i średniej cięciwy samolotu przez prędkość lotu (na wysokości zerowej). Warunek jednakowej liczby Ma jest automatycznie spełniony przy małych prędkościach; przyjmuje się Ma = 0 (zarówno dla modelu jak i dla samolotu).

Widzimy więc, że z warunków podobieństwa przepływu wynika, że im mniejszy model redukcyjny (mniejsza średnią cięciwy skrzydła) tym może być mniejsza prędkość w tunelu. Omawiana metoda badań tunelowych pozwala na określenie tak zwanych charakterystycznych statycznych to znaczy osiągów samolotu (prędkość maksymalna, prędkość wznoszenia, pułap itp.) oraz stateczności statycznej samolotu. Metoda badań tunelowych modeli nieruchomych nie pozwala na określenie właściwości lotnych samolotu w ruchu niejednostajnym to znaczy wtedy, gdy występują siły bezwładności.

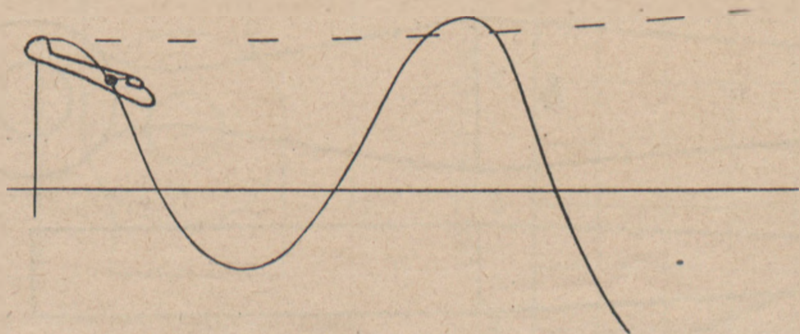
Właściwości te, które można nazwać charakterystykami dynamicznymi odgrywają dużą rolę w określaniu zachowania się samolotu w korkociągu, beczce, pętli oraz w zagadnieniach stateczności dynamicznej samolotu. Pod pojęciem „stateczność dynamiczna" rozumiemy sposób zachowania się samolotu po wychyleniu z położenia równowagi (np. wskutek podmuchu). Ruch samolotu może być wtedy okresowy (rys. 1) (przy czym, gdy wychylenia z położenia równowagi rosną, mówimy o niestateczności dynamicznej, a gdy maleją — o stateczności dynamicznej) lub nieokresowy (o zmniejszającym się lub zwiększającym wychyleniu). Ogólnie rzecz biorąc, ruch samolotu może się składać z kilku ruchów składowych (np. dwa ruchy okresowe i dwa nieokresowe).

Dla określenia charakterystyk dynamicznych samolotu można wykonać obserwacje lotu modelu (jednakże badania te są trudne i niewygodne) lub też badania w specjalnym pochylanym tunelu aerodynamicznym latającego modelu.

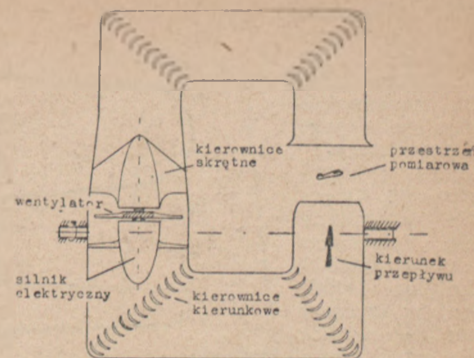
Mechanizm pochylania tunelu pozwala na badanie charakterystyk w locie przy każdym kącie toru do poziomu.



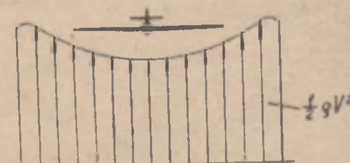
Przykład stateczności dynamicznej



Przykład niestateczności dynamicznej



Schemat pochylanego tunelu aerodynamicznego



Rozkład ciśnień dynamicznych w przestrzeni pomiarowej

Przy stałej prędkości powietrza w tunelu, kiedy model utrzymuje się w strumieniu powietrza nieruchomo, na model nie działają siły dynamiczne. Dopiero z chwilą pojawienia się zakłóceń, mogą pojawić się drgania, obrót itp., które związane są z charakterystykami dynamicznymi. Obserwacje tych ruchów, pomiar okresu wahań, prędkości kątowej obrotu itp. pozwalają nam na wyznaczenie charakterystyk dynamicznych modelu.

Pomiary i przebieg ruchu mogą być wykonywane przy pomocy aparatu filmowego, pozwalającego na odtworzenie ruchu na ekranie ze znacznym nawet zwolnieniem przebiegu zjawisk (jest to szczególnie ważne przy badaniu szybkich ruchów modelu). Przy zmianie prędkości strumienia w tunelu uzyskujemy zmiany charakterystyk dynamicznych modelu samolotu. Dzięki pochylaniu tunelu można uzyskać zmianę tych charakterystyk w zależności od kąta toru lotu. Możemy więc otrzymać w ten sposób pełny obraz ruchu modelu. Warunkiem utrzymania się modelu w strumieniu jest odpowiedni rozkład prędkości, określonej przez ciśnienie dynamiczne ($\frac{1}{2}\rho$) gdzie $V\rho^2$ jest gęstością, a V prędkością strumienia powietrza.

Przy rozkładzie ciśnień dynamicznych w przestrzeni pomiarowej przedstawionym na rysunku model będzie się utrzymywał w przestrzeni pomiarowej; przy wejściu bowiem jednego skrzydła w obszar większych prędkości powstaje wskutek zwiększonej siły na płacie moment przechylający samolot, który powoduje ślizg na skrzydło, a więc — ruch ku środkowi tunelu. Podobnie gdy przód kadłuba wejdzie w obszar zwiększonej prędkości nastąpi ślizg na „ogon".

Dla zabezpieczenia modelu przed rozbiciem umieszcza się na wlocie i wylocie tunelu siatki.

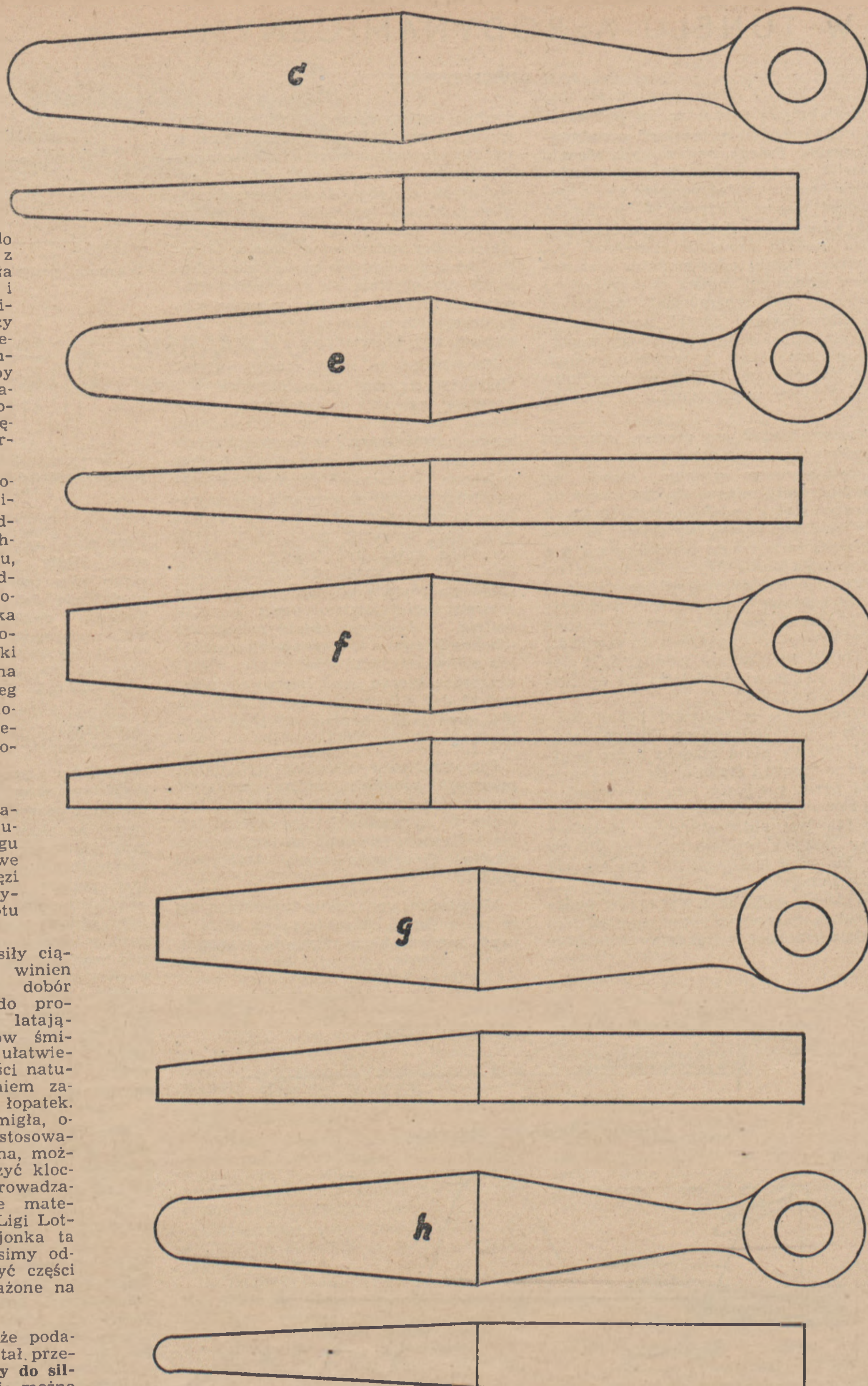
W pierwszej części cyklu artykułów o silniku SIM-2b zapoznaliśmy się z jego charakterystyką i konstrukcją. Obecnie zajmiemy się doborem właściwego śmigła. Dobór śmigła to rzecz bardzo ważna dla wyczynów modeli, do której należy podejść z należytą uwagą. Śmigła dobieramy do silnika i do modelu. Dobrać śmigło do silnika, to znaczy wybrać taki kształt, średnicę, skok, powierzchnię łopatek i profil, aby wydobyć z silnika maksimum mocy i obrotów. Takie śmigło będziemy nazywali „firmowym".

Dobór śmigła do modelu, to wybór właściwego kształtu, średnicy, skoku, powierzchni łopatek i profilu, aby przy danej prędkości lotu modelu, mocy i obrotach silnika zapewnić mu najkorzystniejsze warunki pracy. Zamieszczona tabelka podaje szereg śmigieł firmowych dostosowanych do przeciętnych prędkości lotu modeli latających. **(a-d)**

Prędkości lotu podano rzeczywiste z uwzględnieniem poślizgu śmigła. Śmigła firmowe dla modeli na uwięzi podane są dla rzeczywistych prędkości lotu 54—76 km/godzinę.

Wykres statycznej siły ciągu silnika SIM-2b winien ułatwić modelarzom dobór właściwego śmigła do projektowanych modeli latających. Obrysy klocków śmigłowych zostały dla ułatwienia podane w wielkości naturalnej z uwzględnieniem zasadniczego profilu łopatek. Jako materiału na śmigła, oprócz powszechnie stosowanych gatunków drewna, można z powodzeniem użyć klocków klejonych rozprowadzanych przez składnice materiałów modelarskich Ligi Lotniczej. Ponieważ klejonka ta jest dość krucha musimy odpowiednio zabezpieczyć części śmigła bardziej narażone na uszkodzenia.

Musimy pamiętać, że podany zestaw śmigieł został przede wszystkim **dobrany do silnika SIM-2b** i stąd nie można go stosować bezkrytycznie do wszystkich budowanych mo-

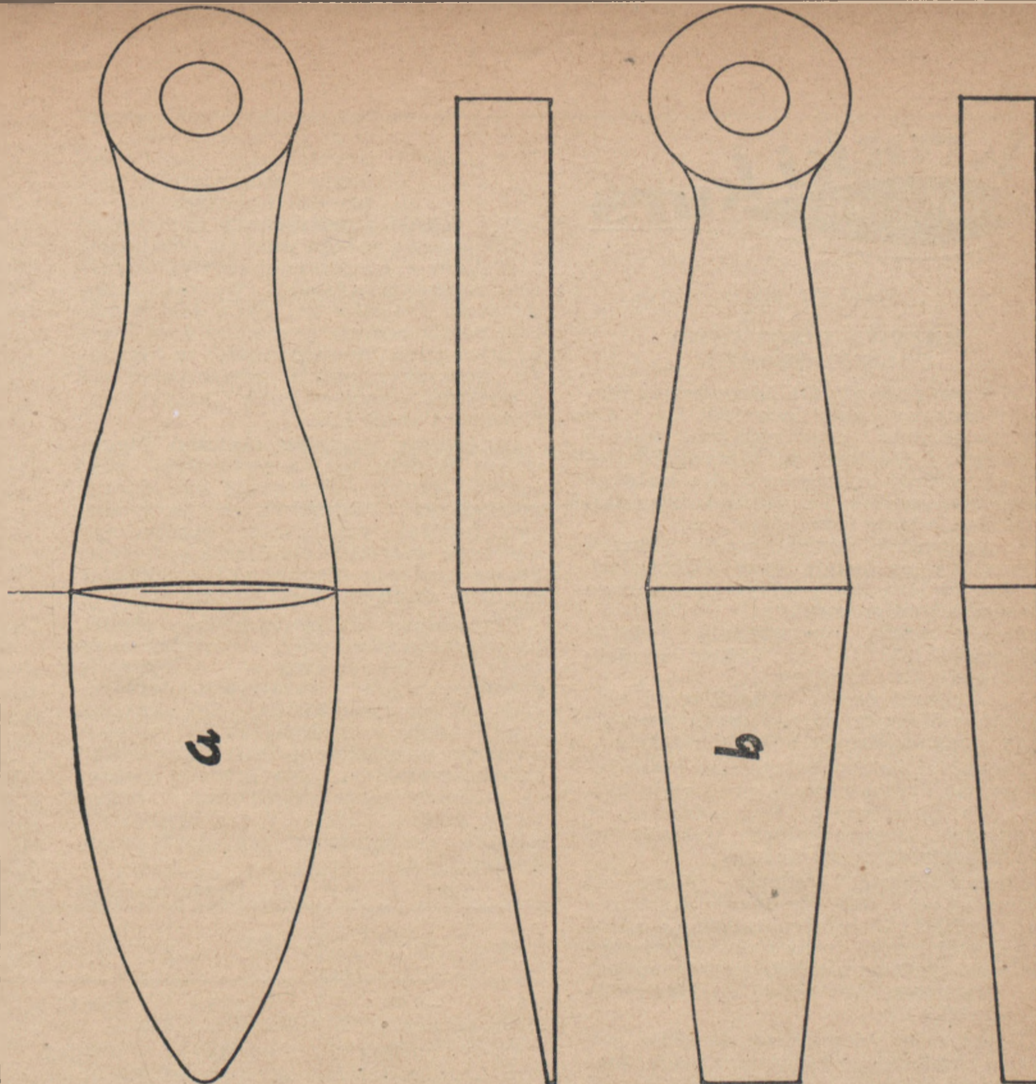


SIM-2b

DOBÓR ŚMIGŁA

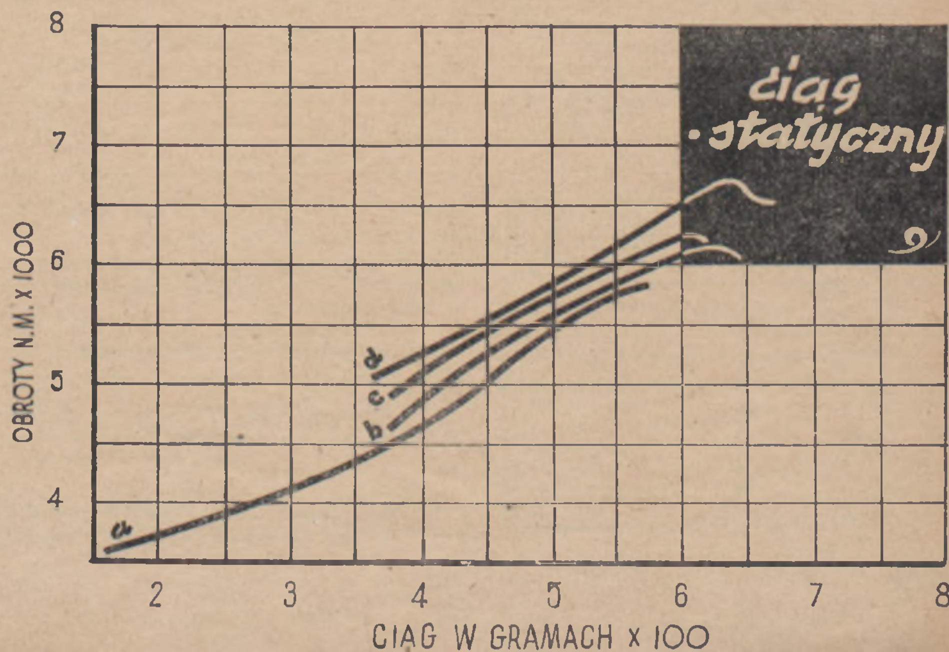
inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

deli, bez uprzedniego sprawdzenia warunków, w jakich będą pracowały. Omówienie doboru śmigieł do modeli silnikowych znajdą Czytelnicy między innymi w książkach: I. Kostienko, E. Mikirtumow — Rekordnyje letajuszczyje modieli; G. Miklaszewski — Modele latające; P. Elsztein — Projektowania modeli latających. P. Elsztein — Śmigła modeli latających.





Śmigło	Średnica mm	skok mm	zastosowanie	Prędkość lotu m/sek
a	270	150	modele latające	7 — 11
b	270	150	"	"
c	270	150	"	"
d	280	127	"	"
e	250	200	modele na uwięzi	15 — 21
f	250	200	"	"
g	220	200	"	"
h	220	200	"	"



krótki kurs aerodynamiki

(9)

KRZYWA BIEGUNOWA CAŁEGO MODELU

W celu wykreślenia biegunowej modelu musimy znać wartości Cz i Cx całego modelu przy różnych kątach natarcia. Wartości te otrzymamy jeśli określimy je najpierw dla każdego elementu modelu, a później zsumujemy. Zakładamy przy tym, że:

1. pomijamy oddziaływanie jednych elementów na drugie (przy obliczeniach w dużym lotnictwie wpływ ten zostaje starannie obliczony);
2. siłę nośną wytwarzają jedynie skrzydła, tak że Cz całego modelu równa się Cz skrzydeł;
3. wielkość oporu szkodliwego elementów nienośnych nie ulega zmianie przy poszczególnych kątach natarcia.

Powyższe założenia, chociaż powodują pewną niedokładność, pozwalają jednak na zachowanie tych obliczeń w granicach dopuszczalnej dokładności dla modelarstwa lotniczego.

Niedokładności obliczeń dadzą się „wyrównać" jeśli modelarz starannie pod względem aerodynamicznym opracuje swój model, jeśli zostaną przemyślane wszystkie przejścia aerodynamiczne, przekroje, dostosowane odpowiednio śmigło itp.

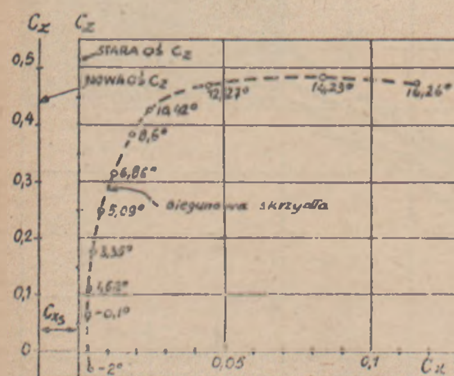
Dysponując biegunową skrzydła naszego modelu, możemy wykreślić biegunową modelu, sumując wielkość współczynników oporu wszystkich nienośnych elementów i odnosząc powierzchnię ich przekroju do powierzchni skrzydła.

Opór szkodliwy oznaczamy na przykład symbolem Cxs i posługując sie doświadczalną tablicą współczynników podanych poniżej znajdziemy odpowiednie wartości dla każdego elementu modelu. Następnie sumujemy wartości współczynników w sposób następujący:

$$C_{xs} = C_{xka}\frac{S_{ka}}{S_{sk}} + C_{xk}\frac{S_k}{S_{sk}} + C_{xop}\frac{S_{op}}{S_{sk}} +$$

gdzie: C_{xs} = opór szkodliwy
C_{xka} = współczynnik oporu kadłuba
S_{ka} = powierzchnia maksymalna przekroju kadłuba
S_{sk} = powierzchnia skrzydła
C_{xk} = współczynnik oporu kółek
S_k = powierzchnia maksymalnego przekroju kółek
C_{xop} = współczynnik oporu opierzenia (statecznika pionowego i poziomego)
S_{op} = powierzchnia opierzenia.

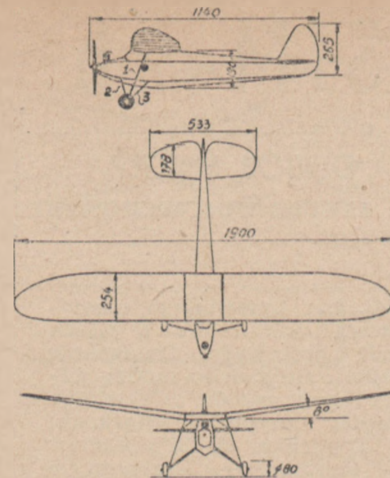
Rys. 24



Biegunową całego modelu identyczną kształtem z biegunową samego skrzydła można przedstawić w sposób podany na rysunku 24, gdzie jak widzimy, oś Cz została przesunięta w lewo, krzywa więc „powędrowała" w kierunku większego oporu przesuwając się o wielkość współczynnika Cxs (przy zachowaniu skali Cx).

Omówiony przebieg obliczeń biegunowej modelu był z pewnością zbyt „symboliczny", aby mógł być dobrze zrozumiany. Dlatego więc na podanym poniżej przykładzie spróbujemy wykonać wszystkie obliczenia potrzebne do wykreślenia biegunowej, zastępując symbole realnymi wartościami.

Przyjmijmy, że projektujemy model, na przykład silnikowy, o napędzie normalnym i przypuśćmy — o kształcie geometrycznym i wymiarach uwidocznionych na rysunku 25. Do skrzydeł tego modelu o wydłużeniu 7,5 zastosowaliśmy popularny profil „Clark—Y" (płasko-wypukły). Na arkuszu papieru milimetrowego wykreślamy biegunową profilu Clark—Y posługując się tabelką zawierającą jego dane aerodynamiczne.



Rys. 25

Dane powyższe *) odnoszą się do wydłużenia = 6. Musimy więc przeliczyć je na wydłużenie 7,5, jakie mają skrzydła naszego modelu.

Tak jak uprzednio, oznaczamy pierwotne współczynniki symbolem Cxist, a nowe Cxinow i układamy pomocniczą tabelkę, przy pomocy której wykreślimy parabolę oporu indukowanego dla wydłużenia 7,5.

Współczynniki profilu „CL-Y"

α^0	−6	−4,5	−3,0	−1,5	0,0	1,5
C_z	−0,03	0,0225	0,0835	0,134	0,192	0,2505
C_x	0,0054	0,00535	0,00595	0,00895	0,0086	0,0114
C_m	0,03	0,045	0,0575	0,07	0,0825	0,096

Tabelka do obliczenia Cxinow

3	6	9	12	15	18	21
0,301	0,4095	0,5017	0,616	0,6835	0,6415	0,5405
0,0144	0,0232	0,035	0,04925	0,0636	0,1054	0,1473
0,1075	0,1275	0,155	0,185	0,2075	—	—

Tabelka do obliczenia nowych kątów natarcia

C_z	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7
$C_z{}^2$	0,0	0,01	0,04	0,09	0,16	0,25	0,36	0,49
$C_{xist} = 0,67\frac{C_z}{6}$	0,0	0,00107	0,00427	0,0096	0,0171	0,0267	0,0384	0,0523
$C_{xinow} = 0,67\frac{C_z}{7,5}$	0,0	0,000855	0,00342	0,0[illegible]82	0,0146	0,0214	0,0308	0,0419

Przesuwając obecnie punkty starej biegunowej w lewo po osi poziomej na odległość $\Delta C_{xi} = C_{xist} - C_{xi\,now}$ otrzymamy biegunową skrzydła z profilem Clark—Y o wydłużeniu 7,5.

Obliczenie kątów natarcia dla nowej biegunowej wykonujemy w ten sposób, że zmieniamy kąty stare o wielkość $\Delta\alpha^0_1$:

$$\Delta\alpha^0_1 = \Delta\alpha^0_{st} - \Delta\alpha^1_{now} = 36,5 \cdot C_z\,(1/_6 - 1/_{7,5}) = 1,218 \cdot C_z\,;$$

$$\alpha^0_{now} = \alpha^0_{st} - 1,218 \cdot C_z$$

Zestawmy obecnie tabelkę dla obliczenia α^0_{now}. Otrzymane wartości α^0_{now} zaokrąglamy do drugiego miejsca po przecinku i umieszczamy na nowej biegunowej:

*) Dane te zaczerpnięte ze zbiorku profilów zamieszczonych w książce „Obliczenia modelu latającego" A. P. Kowalow, wyd. Osoawiachim, Moskwa, 1939.

Biegunową całego modelu otrzymamy dodając współczynnik oporu szkodliwego C_{xs} (wszystkich nienośnych elementów) do współczynnika oporu skrzydła.

Obliczamy obecnie C_{xs}. Współczynnik ten składa się z współczynników oporu kadłuba, opierzenia, goleni podwozia, kółek i wystającego cylindra silniczka.

W tablicy współczynników znajdujemy, że C_x dla typu kadłuba, jaki ma nasz model wynosi 0,14. Chcąc obecnie otrzymać wartość C_{xs} kadłuba mnożymy C_x przez powierzchnię maksymalnego przekroju kadłuba i otrzymany wynik dzielimy przez powierzchnię skrzydeł. Powierzchnia przekroju kadłuba wynosi 0,016 m², a powierzchnia skrzydeł = 0,48 m². W takim razie otrzymamy:

$$C_{xs} \text{ kadłuba} = \frac{0{,}14 \cdot 0{,}016}{0{,}48} = 0{,}00466$$

Analogicznie postępujemy przy obliczaniu współczynników oporu szkodliwego C_{xs} goleni i kółek podwozia. Golenie oznaczone na rysunku ogólnym modelu numerami 1 i 2 mają jednakowy przekrój kroplowy. Goleń nr 3 wykonana jest z drutu stalowego. C_x pierwszych dwóch goleni wynosi 0,2, a ostatniej —0,6. W celu obliczenia powierzchni przekroju (powierzchni czołowej) każdej goleni, musimy pomnożyć długość goleni przez grubość, pamiętając, że golenie te znajdują się z obu stron kadłuba.

Powierzchnia czołowa goleni 1 i 2 = $d(2l_1 + 2l_2) = 0{,}005\,(2 \cdot 0{,}3 + 2 \cdot 0{,}18) = 0{,}0048\,m^2$
gdzie d — grubość (średnica) goleni 1 i 2 (wynosi 5 mm czyli 0,005 m
l_1 — długość goleni 1
l_2 — długość goleni 2.

Podobnie obliczamy powierzchnię czołową goleni nr 3, która wyniesie: $0{,}002 \cdot 0{,}18 = 0{,}00072\,m^2$
C_{xs} goleni 1 i 2 wyniesie:

$$0{,}2 \cdot \frac{0{,}0048}{0{,}48} = 0{,}002$$

$$\text{a goleni } 3: 0{,}6 \cdot \frac{0{,}00072}{0{,}48} = 0{,}0009$$

Powierzchnię czołową kółek najwygodniej obliczymy wykreślając przekrój kółek na papierze milimetrowym. Powierzchnia czołowa dwóch kółek wynosie 0,0048. Współczynnik oporu szkodliwego dla kółek znajdujemy w tablicy. Wynosi on 0,25. A więc:

$$C_{xs} \text{ kółek} = \frac{0{,}0048 \cdot 0{,}25}{0{,}48} = 0{,}0025$$

Obliczymy obecnie opór czołowy opierzenia ogonowego. Oba stateczniki mają profil cienki, symetryczny typu NACA M—2. C_x tego profilu przy zerowym kącie natarcia wynosi 0,004. Sumaryczna powierzchnia (ale nie przekroju!) stateczników: pionowego i poziomego wynosi $0{,}095 + 0{,}05 = 0{,}145\,m^2$ stąd:

$$C_{xs} \text{ stateczników} = \frac{0{,}004 \cdot 0{,}145}{0{,}48} = 0{,}00121$$

Pozostał nam jeszcze cylinder wystający z kadłuba. Średnica przykładowego cylindra wynosi 0,028 m. Wychodzi on z kadłuba na wysokość 0,035 m. A więc powierzchnia czołowa cylindra silniczka wyniesie.

$$0{,}028 \cdot 0{,}035 = 0{,}00098\ m^2$$

C_x cylindra według tablicy wynosi 0,6 stąd:

$$C_{xs} \text{ cylindra} = \frac{0{,}00098 \cdot 0{,}6}{0{,}48} = 0{,}00122$$

Obecnie w celu uzyskania wartości współczynnika oporu całego modelu sumujemy poszczególne obliczone współczynniki:

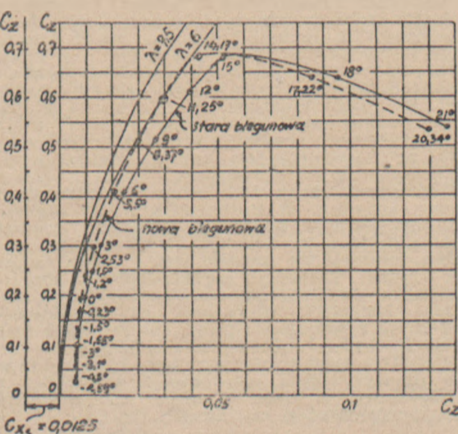
C_{xs} całego modelu = C_x cylindra + C_x opierzenia + C_x kadłuba + C_x kółek + C_x goleni 1 i 2 + C_x goleni 3 = $0{,}00122 + 0{,}00121 + 0{,}00466 + 0{,}002 + 0{,}0009 + 0{,}0025 = 0{,}0125$

Chcąc otrzymać z biegunowej skrzydła biegunową całego modelu należy obecnie przesunąć oś C_z w lewo na odległość C_{xs} = 0,0125 (patrz rysunek 26). Z serii biegunowych wykonanych dla różnych modeli można przy dostatecznej wprawie określić, który model (nawet projektowany) będzie odznaczał się lepszymi właściwościami.

(c. d. n.).

PAWEŁ ELSZTEIN

Rys. 26



α^0_{st}	-6^0	$-4{,}5^0$	-3^0	$-1{,}5^0$	0^0	$1{,}5^0$	3^0
C_z	−0,03	0,0225	0,0835	0,134	0,192	0,2505	0,301
$\Delta\alpha^0_i = 1{,}218 \cdot C_z$	−0,0365	0,0274	0,1001	0,163	0,233	0,302	0,366
α^0_{now}	−5,06	−4,53	−3,1	−1,66	−0,23	1,2	2,63

3^0	6^0	9^0	12^0	15^0	18^0	21^0
0,301	0,4065	0,617	0,616	0,6835	0,6415	0,5405
0,366	0,479	0.63	0,75	0,83	0,78	0,656
2,63	5,5	8,37	11.25	14,17	17,22	20,34

Tabelka do obliczenia nowych kątów natarcia

Tabelka współczynników Cx

NAZWA CZĘŚCI	RYSUNEK	C_x	POWIERZCHNIA
PŁYTKA KWADRATOWA		0,64	POWIERZCHNIA PŁYTKI
PŁYTKA OKRĄGŁA		0,58	POWIERZCHNI PŁYTKI
WALEC h = 3d		0,58	POWIERZCHNI PRZEKROJU
DRUT		0,55	"
STOŻEK		0,40	"
ZASTRZAŁ $\frac{a}{b} = \frac{1}{3}$		0,20	"
KÓŁKO		0,25	"
NIĆ		0.70	"
KADŁUB POKRYTY PAPIEREM		0,14	"
— " —		0,12	"
KADŁUB LAKIEROWANY		0,08	"
KADŁUB POKRYTY PAPIEREM	— " —	0,10	"
KADŁUB LAKIEROWANY		0,09	"
KADŁUB POKRYTY PAPIEREM	— " —	0,11	"
ŚMIGŁO STAŁE	—	0,60	"
ŚMIGŁO Z WOLNYM BIEGIEM	—	0,30-0,40	POWIERZCHNIA PRZEKROJU CZOŁOWEGO
CYLINDER SILNIKA		0,60	POWIERZCHNI OBRYSU CYLIND



Korespondenci SiMu piszą

MODELARZE Z ROGOŹNA MELDUJĄ O WYKONANIU ZOBOWIĄZAŃ

Zobowiązanie modelarzy Rogoźna, podjęte z okazji dnia 1 Maja zostało wykonane w 120 procentach. Zamiast zbudowania 20 zaplanowanych modeli zbudowano ich 25. W dniu 1 Maja modelarnia LL w Rogoźnie wraz z wszystkimi organizacjami młodzieżowymi, sportowymi i politycznymi brała udział w uroczystym pochodzie. Należy podkreślić, że jeszcze przed rozpoczęciem pochodu modelarze LL w Rogoźnie byli otoczeni tłumem napierającej młodzieży, która z zaciekawieniem oglądała modele, pytając o ich budowę i zasady lotu. Zaciekawienie wzrosło jeszcze więcej, gdy wypuszczone z ręki modele lądowały łagodnie na trawnikach placu. Wielu młodych chłopców zaraz na miejscu pragnęło zapisać się na członków LL.

Oryginalnie udekorowane okno modelarni wzbudzało podziw wśród uczestników obchodu pierwszomajowego. Po pochodzie odbyły się pokazy modelarskie, którym przyglądało się wiele osób.

Wypełniając długofalowe zobowiązania dla uczczenia dnia 1 Maja modelarze przygotowują się starannie do Zawodów Okręgowych we Wrześni. W ramach realizacji zobowiązań 1-majowych modelarnia LL w Rogoźnie nawiązała współpracę z modelarzami Wągrowca. W najbliższym czasie modelarze z Rogoźna mają wyjechać do Wągrowca na zawody modelarskie o mistrzostwo tego miasta. Współpraca ta przyczyni się niewątpliwie, do obustronnego pogłębienia doświadczeń na polu modelarstwa lotniczego.

Na zakończenie mojej korespondencji pragnę przekazać SiM-owi gorące podziękowanie od modelarzy z Rogoźna za skuteczną interwencję w sprawie przydziału narzędzi i materiałów modelarskich. Dzięki tej interwencji otrzymaliśmy przydział narzędzi i listewek. Obecnie skarżymy się jedynie na brak klejki, ale Okręg LL w Poznaniu obiecuje, że sprawa ta zostanie wkrótce załatwiona.

Przydział materiałów przyczynił się w wielkiej mierze do wykonania naszych zobowiązań 1-majowych.

W najbliższych dniach odbędzie się zebranie wyborcze Zarządu Powiatowego LL w Obornikach. Po utworzeniu nowego Zarządu zostanie także otwarta w Obornikach modelarnia lotnicza (druga w pow. obornickim).

ALEKSANDER KOENIG
Rogoźno

ŹLE SIĘ DZIEJE W MODELARNI POWIATOWEJ W PŁOCKU

Modelarnia nasza została otwarta w październiku ubiegłego roku. Z początku praca w modelarni szła bardzo dobrze, mimo że brak nam było dostatecznej ilości narzędzi i materiałów modelarskich. Plany nasze wykonywaliśmy z nadwyżką, pracując starannie i z zapałem.

Ostatnio jednak praca nasza staje się coraz gorsza i modelarnia upada. Nie jest to winą modelarzy, nie opuściliśmy się w pracy ani też nie straciliśmy zapału do modelarstwa, ale warunki w modelarni, jakie ostatnio się wytworzyły utrudniają nam pracę. Do modelarni zaczęli przychodzić tacy koledzy i takie koleżanki, którzy ani z lotnictwem, ani z modelarstwem nie mają nic wspólnego. Z lokalu naszej modelarni, który i tak jest bardzo mały i ciasny zrobili sobie miejsce schadzek.

W godzinach pracy, w modelarni, odbywają się zebrania towarzyskie „niemodelarzy", którzy przeszkadzają nam w pracy, zajmują stoły, a dla zabawy, a może także z nadmiernej ruchliwości rąk, łamią nam listewki i klejkę.

Kierownik modelarni kol. Wysibirski toleruje to niepotrzebne nam towarzystwo, a nawet bierze udział w jego posiedzeniach. Kilkakrotnie zwracaliśmy się do Koła ZMP o interwencję, ale niewiele to pomogło. Część nieproszonego „towarzystwa" przestało przychodzić, ale reszta pozostała i po staremu utrudnia nam pracę.

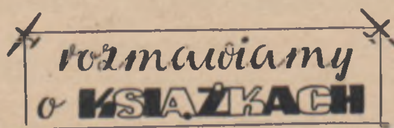
Kierownik modelarni kol. Wysibirski jest jednocześnie kierownikiem dwóch modelarni — powiatowej i nr 27 przy Technikum Energetycznym w Płocku. Tolerując dotychczasowy stan rzeczy w modelarni i patronując nieproszonym gościom, kol. Wysibirski źle spełnia swoje zadanie. Na zwracane mu uwagi, odpowiada niegrzecznie dając do zrozumienia, że sam wie co robi, a robić będzie to, co jemu się podoba.

Uważam, że taki stan rzeczy w naszej modelarni nie może trwać długo. Modelarze zniechęcają się do pracy, a ci najmłodsi ulegają złemu wpływowi nieproszonych gości i coraz częściej sami biorą udział w ich zabawach.

„Obserwator z Płocka"
(nazwisko znane redakcji)

W związku z alarmującym listem naszego korespondenta zwracamy uwagę Oddziałowi Powiatowemu LL o zainteresowanie się skandalicznymi warunkami pracy w podległej modelarni. Sądzimy również, że pracą tej modelarni zainteresuje się Okręg Warszawski LL.

(Red.)



„Nie wiem — **pisze 18-letni uczeń szkoły zawodowej w Poznaniu Andrzej Steć** —dlaczego dotychczas w naszych rozmowach o książkach na łamach SiM-u nikt nie zabrał głosu w sprawie książki W. Sajanowa „Niebo i ziemia". Powieść radzieckiego pisarza Sajanowa, to przecież pierwsza w lotniczej literaturze światowej książka, która w ciekawej, beletrystycznej formie, daje czytelnikowi prawdziwy obraz rozwoju lotnictwa na przestrzeni ostatnich czterdziestu lat naszego stulecia.

Sajanow trzymając się ściśle prawdy historycznej daje w swej powieści szeroki artystyczny obraz epoki, głęboko przy tym charakteryzując swych bohaterów. Uważam, że książkę tę należy szerzej niż dotychczas spopularyzować wśród naszych pilotów i miłośników lotnictwa. Nie od rzeczy też będzie, jeżeli SiM przypomni jeszcze krótko treść powieści „Niebo i ziemia" — zainteresuje to niewątpliwie tych wszystkich, którzy nie zapoznali się z jej ciekawą treścią".

Ponieważ zgadzamy się najzupełniej z wypowiedzią kol. Stecia, uzupełniamy jeszcze jego wypowiedź kilkoma danymi.

W książce „Niebo i ziemia" występują dwa pokolenia pilotów. Pierwsze pokolenie to ci, którzy rozpoczynali loty jeszcze na francuskich Farmanach i Bleriotach i walczyli na froncie pierwszej wojny światowej, a potem gromili zwycięsko interwentów w młodej republice radzieckiej. Drugie pokolenie, to młodzi wychowankowie stalinowskiej szkoły oficerów lotnictwa, którzy w latach drugiej wojny światowej rozgromili hitlerowską Luftwaffe. Powieść składa się z dwóch tomów.

Tom pierwszy obejmuje okres początków lotnictwa w Rosji, oraz okres wojny bałkańskiej i pierwszej wojny światowej. Tom drugi zawiera w sobie okres Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, walki władzy radzieckiej z obcą interwencją, budownictwa pokojowego ZSRR oraz lata Wielkiej Wojny Narodowej.

Dodać tu należy jeszcze, że powieść „Niebo i ziemia" otrzymała w roku 1949 premię stalinowską III stopnia.

Zenit

POCZTA LOTNICZA

Kol. kol. **Józef Szymula** i **Kazimierz Mazur** z Rudnika n/Sanem oraz **Seweryn Wojtusiak** z Adamowa, p-ta Wolsztyn, proszą redakcję o wskazanie szkoły, po ukończeniu której zostaliby konstruktorami lotniczymi. Chcąc zostać konstruktorem lotniczym, musicie przede wszystkim ukończyć **XI** klas szkoły podstawowej a potem starać się o przyjęcie na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej. Z warunkami przyjęcia na Politechnikę zapozna Was artykuł pt. „Jak zostać inżynierem lotniczym" zamieszczony w 20 numerze SiM-u z br.

Kol. **Kazimierzowi Gutorskiemu** z Inowrocławia podajemy adresy Technikum Mechaniczno-Lotniczego: Warszawa, ul. Hoża 88 i Bielsko, ul. Słowackiego 24. W sprawie warunków przyjęcia zwróćcie się listownie do jednej z tych szkół.

Kol. **Jerzy Kołodziejski** z Brnik, pow. Dąbrowa Tarnowska chce zorganizować modelarnię lotniczą na terenie swojej szkoły. Dlatego też chciałby ukończyć kurs instruktorów modelarskich, aby móc poprowadzić pracę w tej modelarni. Prosi nas więc o podanie, gdzie mógłby taki kurs ukończyć. Kursy te organizowane są przy modelarniach. Zwróćcie się więc do Zarządu Oddziału Wojewódzkiego LL w Krakowie, ul. 1 Maja 6, z prośbą o wskazanie Wam modelarni, w której będziecie mogli ukończyć kurs. Okręg Krakowski LL pomoże Wam również w zorganizowaniu modelarni.

Kol. kol. **Jan Czyżewski** ze wsi Teofilów, pow. Garwolin i **Edward Kowalski** ze Smolęcina p-ta Kołboskowo, skarżą się, że czasopisma lotnicze docierają do nich nieregularnie, mimo, że prenumeratę opłacają w wyznaczonym terminie. Obecnie przyjmowaniem zamówień indywidualnych na prenumeratę czasopism zajmują się wyłącznie urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy. Reklamujcie więc u listonosza, który przynosi Wam SiM.

Kol. **Kazimierz Mogielnicki** z Olkusza ma 14 lat i jest uczniem VI klasy szkoły podstawowej. Z listu jego wynika, że chce koniecznie wstąpić do OSWL i zostać pilotem wojskowym. Dużo czasu dzieli Was jeszcze od chwili, gdy będziecie mogli pójść do OSWL. Jesteście jeszcze bardzo młodzi. Musicie przede wszystkim uzupełnić Wasze wykształcenie ogólne. W międzyczasie pracujcie aktywnie w Lidze Lotniczej, przejdźcie w tej organizacji kolejne etapy wyszkolenia lotniczego, począwszy od KWWL i modelarstwa. Gdy ukończycie 16 lat życia, możecie przejść szkolenie szybowcowe i silnikowe i dopiero po skończeniu 18 roku życia, mając już poza sobą odpowiednie przeszkolenie, zgłosicie chęć wstąpienia do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych, gdzie będziecie mieli możność zostania pilotem wojskowym.

Kol. **Stefanowi Sowińskiemu** z Sandomierza wyjaśniamy, że interesujące go zagadnienia są poruszane w „Kalendarzu lotniczym na rok 1952". Jeżeli nie dostaniecie go w miejscowych księgarniach, zwróćcie się z zamówieniem listownym do Centrali Obrotu Księgarskiego „Dom Książki" w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12. Cena „Kalendarza" — 14 zł. W drugiej Waszej sprawie interweniujemy.

Kol. *MŻ* z Żychlina prosimy o podanie nazwiska i adresu. Na listy anonimowe nie odpowiadamy.

Kol. **Jerzy Skiba** ze Środy Poznańskiej. Propozycja Wasza jest słuszna. Wydanie zbiorku konstrukcji modeli przyniesie dużo ciekawego materiału naszym modelarzom. Liga Lotnicza pomyślała już o tym i w roku 1953 ukaże się przegląd konstrukcji modeli polskich, ZSRR i krajów demokracji ludowej. Artykułu Waszego pt. „Technika skoku spadochronowego" nie wykorzystamy, gdyż w najbliższym czasie będziemy drukowali cykl artykułów na ten temat otrzymanych wcześniej od innego autora.

Członkowie koła LL przy Państwowym Domu Dziecka, w imieniu, których napisał do nas list kol. **Stanisław Grzelak** pragną skompletować w ich kole biblioteczkę lotniczą, nie wiedzą jednak, gdzie mogą zakupić książki. Zwróćcie się z zamówieniem listownym do Centrali Obrotu Księgarskiego „Dom Książki", Warszawa, ul. Sienkiewicza 12. W zamówieniu powinniście podać spis książek, które chcielibyście zakupić.

Kol. **Grzelaka** prosimy o wyjaśnienie sprawy nieotrzymania wiadomości z ZOLL z Bydgoszczy. Z listu Waszego nie możemy się zorientować o co chodzi.

(J.S.)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— A co miało się stać? Nic się nie stało. Leży na swoim miejscu w pokoju odpraw.

— Właśnie dlatego się pytam, że nie leży. Może go gdzie przełożyłeś?

— Ależ nic podobnego. Jak przyjmowałem wczoraj dyżur od Jurka Wajdy, to leżał na stole obok szafy z używanymi spadochronami i nigdzie go stamtąd nie przenosiłem. Musi tam być. Któż by go przekładał?

— No, to chodź, poszukaj, bo ja zająłem się właśnie przeglądaniem spadochronów i rzuciło mi się w oczy, że brak tego skasowanego.

Poszli razem do pokoju odpraw i Walek ze dziwieniem przekonał się, że spadochronu numer 78 rzeczywiście nie ma na miejscu.

— Nie rozumiem — dziwił się Walek. — Przecież wczoraj go tutaj widziałem. Może Adam Nowakowski, albo Wacek Górski zabrali go, nic mi o tym nie mówiąc.

Odszukali szefa obozu — Adama, a potem wypytywali Wacka, któremu powierzona była kontrola techniczna spadochronów, ale żaden z nich nie potrafił wyjaśnić dziwnego zniknięcia skasowanego spadochronu. Walek postanowił więc zameldować o tym Janiakowi i poszli na górę do pokoju kierownika obozu.

Andrzej zasępił się, usłyszawszy przykrą wiadomość i zapytał:

— A kiedy stwierdziliście brak spadochronu?

— Po przejęciu dzisiaj rano dyżuru od Sikory — odpowiedział Marek — zacząłem przeglądać spadochrony i zauważyłem, że tego skasowanego nie ma.

— A pokój odpraw był zamknięty?

— Kiedy tam dzisiaj rano przyszedłem, to drzwi były zamknięte na klucz.

— A ty Walek, sprawdziłeś ten pokój wczoraj, w ciągu wieczora?

Walek zmieszany przestąpił z nogi na nogę i patrząc w ziemię, odpowiedział przygnębiony:

— Po zabawie, przed ciszą nocną obchodziłem wszystkie sale i zamknąłem na klucz drzwi pokoju odpraw.

To znaczy, że w ciągu całego wieczora pokój był nie zamknięty?

— Tak — potwierdził głucho Walek.

— W ciągu wieczora pokój był nie zamknięty. Otworzyłem go, gdy braliśmy stamtąd krzesła do świetlicy, a potem zapomniałem zamknąć. Przypomniałem sobie o tym dopiero po zabawie i dlatego obszedłem dla sprawdzenia wszystkie sale. Zamknąłem wtedy na klucz drzwi pokoju odpraw, ale do środka nie wchodziłem.

Przez jakiś czas trwało milczenie, które przerwał Janiak, zwracając się do Nowakowskiego.

— Zwołaj, Adam, wszystkich i przepytaj, czy który nie brał tego spadochronu z pokoju odpraw. Zadzwoń też na lotnisko do Bogdanowicza, żeby przerwał przegląd techniczny i przyjechał. Tylko nie róbcie wielkiego szumu z tej sprawy.

Po obiedzie Janiak zwołał odprawę całego obozu i próbował na podstawie wypowiedzi szybowników, rozwinąć zagadkę zaginięcia spadochronu. Ponieważ jednak wspólne dociekania nie dały rezultatu — Andrzej zamknął odprawę.

— Sprawa jest bardziej niż przykra— mówił na zakończenie. — Nie ulega wątpliwości, że dokonana została ordynarna kradzież. Sprawcy na razie nie znamy. Kimkolwiek jednak by był, sam fakt kradzieży rzuca czarną plamę na cały obóz. Sikora jest winien, że nie zamknął pokoju, ale i my wszyscy jesteśmy winni, że tego niedopatrzenia nie zauważyliśmy i że w ogóle dopuściliśmy do powstania możliwości kradzieży na naszym terenie.

— Ty, Marku — zwrócił się do Roszkowskiego — pojedziesz zaraz po odprawie do Komendy Miejskiej MO, gdzie oddasz mój pisemny meldunek i ewentualnie udzielisz wstępnych wyjaśnień co do okoliczności, w jakich stwierdziłeś brak spadochronu. Reszta kolegów — do normalnych zajęć.

Robota jednak nie szła. Bogdanowicz przeprowadził wprawdzie z grupą szczegółowe omówienie lotów z dnia poprzedniego, brakło jednak tej ożywionej dyskusji, która zawsze się przy takiej okazji wywiązywała.

Przed wieczorem wrócił z miasta Marek, a w niespełna godzinę po nim przyjechało dwóch milicjantów. Rozmawiali najpierw z Janiakiem i Bogdanowiczem, potem z Roszkowskim, i Walkiem Sikorą, a później wezwali jeszcze kilku innych pilotów, którzy w czasie ubiegłych dni zajmowali się spadochronami. Spisano zeznania i protokół dochodzenia, po czym milicjanci przeszli do komendanta szkoły, gdzie indagowali kolejno personel, zatrudniony stale w budynku. Przed wieczorem wyjechali z powrotem do miasta.

Kolacja minęła w posępnym nastroju. Janiak, który siedział przy stole obok Bogdanowicza, mówił do niego półgłosem:

— Trzeba chłopaków trochę rozruszać, bo nam się zmienią w karawaniarzy. Przy takim nastroju o wyczynach nawet nie ma co marzyć. Jak się zapatrujesz na ewentualną wycieczkę narciarską jutro, jeżeli pogoda nadal się nie poprawi?

— Warunków do lotu na pewno nie będzie. Brałem przed kolacją prognozę z meteo. Nie wróżą na jutro żadnych zmian. Jestem za urządzeniem wycieczki.

— No, to zgoda. Zaraz im to ogłoszę —- zdecydował Janiak i zwrócił się pogodnym tonem do siedzących przy stołach:

— Moi drodzy! Tak dalej nie można. Siedzicie jak płaczki i robicie wrażenie starców. Nie tędy droga, koledzy. Przykrość spotkała nas wielka, ale martwiąc się, nie pomożemy rozwiązać tej zagadki. Nie mam zamiaru was pocieszać, ale trzeba stwierdzić, że na szczęście, w tym całym nieszczęściu, zaginął spadochron skasowany — bezwartościowy pod względem lotniczym.

(20) (cdn)

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Józef Piosek** z Brzezin Śląskich. Opisane braki uzębienia nie są przeszkodą w przyjęciu do lotnictwa. Dbajcie nadal o stan uzębienia zachowując przepisy higieny i leczcie zęby w porę, aby nie stracić ich więcej.

Kol. **Kazimierz Górzyński** z Rościszewa. Kolego! — dbajcie o zęby i zasięgajcie porad dentystycznych. O ile braki w uzębieniu jakie macie nie przeszkadzają Wam w normalnym żuciu, co mogłoby odbić się na zdrowiu — to możecie liczyć na przyjęcie was na szkolenie szybowcowe. W przyjęciu na szkolenie decyduje rodzaj brakujących zębów. Np. zęby trzonowe są ważniejsze od siekaczy, bądź kłów.

Kol. **Hala** z Olsztyna. Z listu Waszego wynika, że chcecie się przed nami pochwalić dobrym uzębieniem. Na pytanie odpowiadamy, że brak tylko jednego zęba świadczy o dobrym uzębieniu. Śmiało możecie się starać o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Kol. **Władysław Żołnierek,** Pniewy. Wasze wątpliwości są uzasadnione. Wcale nie macie za dużej „wagi". Są doskonali piloci posiadający ciężar ciała ponad 100 kg. Jako średnią uważa się ciężar w kilogramach odpowiadających centymetrom wzrostu powyżej 100 cm. Mając 170 cm wzrostu winniście ważyć 70 kg. Nie martwcie się więc.

Kol. **Aleksander Browarczak** z Gdyni. Aby zostać pilotem szybowcowym wystarczy wzrost 155 cm. Do szkolenia silnikowego wymagany jest wzrost 160. cm — nie niższy.

„Zmartwiony" z Katowic. Na podstawie Waszego listu trudno określić jaką macie deformację. Odstająca łopatka bądź jej wygięcie, nie stanowi o garbie. Dopiero deformacja lub nieprawidłowe wygięcie kręgosłupa tworzą garb. Nieznaczne deformacje kręgosłupa występujące od dzieciństwa, bez uszkodzenia narządów wewnętrznych klatki piersiowej nie są przeszkodą w przyjęciu do lotnictwa. Inaczej jest z deformacją kręgosłupa powstałą niedawno, bądź też na skutek istniejącej choroby kości kręgów.

Zwróćcie się do chirurga w najbliższym wydziale zdrowia, aby zbadał Was czy przypadkiem nie macie choroby kości. O ile macie kości zdrowe, uprawiajcie sporty i używajcie dużo ruchu na świeżym powietrzu. Śmiało możecie zgłosić się na komisje lekarską, gdzie wyjaśnią Wasze wątpliwości.

Kol. **Czesław Pietras,** Toszek pow. Gliwice. Dobrze zoperowana przepuklina pachwinowa nie jest przeszkodą w przyjęciu do lotnictwa.

Wzrost 165 cm. jest wystarczający. Trzeba dużo jeść, uprawiać sporty, aby rozwinąć mięśnie. Po każdym większym posiłku np. po obiedzie należy poleżeć około 30 min. W młodym wieku nie należy przemęczać serca.

Kol. **Kuztra z Brzegu.** Brak dwóch palców u ręki dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa. Brak końcowych paliczków palcy za wyjątkiem pierwszego nie stanowi przeszkody do przyjęcia na szkolenie szybowcowe. Natomiast brak paliczków u trzech, czterech palców powoduje upośledzenie. Upośledzenie funkcji ręki jest przeszkodą w przyjęciu na szkolenie. Nie może także brakować paliczka końcowego palca (kciuka).

Kol. **Stanisław Zazulak** z Wrocławia. Nie mając palców przy prawej dłoni lotnikiem być nie możecie.

Kol. **Zbigniew Kochański** ze Zduńskiej Woli. Nie znając rodzaju zniekształcenia klatki piersiowej trudno jest nam radzić na odległość. Mając wątpliwości co do prawidłowości budowy Waszej klatki piersiowej udajcie się po poradę do lekarza chirurga z wydziału zdrowia w Zduńskiej Woli.

Kol. **Jan Wiśnios** z Kamiennej Góry. Udajcie się kolego do Powiatowego Zarządu Oddziału Ligi Lotniczej. Tam Was poinformują co trzeba zrobić, aby dostać się do Lotnictwa i ewentualnie skierują Was do CIBL-u. Możecie w tej sprawie napisać także do Zarządu Okręgu LL we Wrocławiu, ul. Świerczewskiego 99.

(St. O.)

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

(SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO)

BIULETYN NR 1

W dniu 23 maja 1952 roku odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Sportowej (Sekcja Modelarstwa Lotniczego). W skład Komisji weszli: kpt. Edmund Staniewski, Paweł Elsztein, Jan Bury, Władysław Niestoj i Lech Komuda. W pierwszym punkcie porządku dziennego przejrzano dotychczasowy stan krajowych rekordów posługując się posiadanym materiałem (dokumentacją rekordów). Po dokładnym przeanalizowaniu dokumentacji i sprawdzeniu jej z wymaganymi przepisami FAI — Komisja zatwierdziła następujące wyczyny modelarzy polskich wpisując je na oficjalną listę rekordów krajowych:

W kategorii mikromodeli z napędem gumowym (długotrwałość) Jan Bury — 16 grudnia 1951 — Wrocław .... 3 min. 12,5 sek.

W kategorii modeli szybkościowych na uwięzi z napędem silnikowym do 10 cm³ pojemności
Bolesław Degler — 17 października 1951 r. Poznań — 131,387 km/godz.

W kategorii mikromodeli z napędem gumowym (wysokość)
Stanisław Żurad — 16 grudnia 1951 — Wrocław ... 36 metrów.

W kategorii modeli szybkościowych na uwięzi (bezogonowe) do 2,5 cm³ pojemności
Renata Górska — 16 grudnia 1951 — Wrocław ..... 109,09 km/godz.

W kategorii modeli szybkościowych na uwięzi do 2,5 cm³ pojemności
Marian Kosmowski — 16 grudnia 1951 — Wrocław — 90 km/godz.

W kategorii modeli szybkościowych na uwięzi do 5 cm³ pojemności
Józef Rewerelli — 16 grudnia 1951 — Wrocław ..... 75 km/godz.

W kategorii modeli lądowych z napędem gumowym (długotrwałość)
Teodor Karaban — 26 sierpnia 1950 — Stara Miłosna — 17 min. 8 sek.

W kategorii modeli lądowych z napędem silnikowym (długotrwałość)
Włodzimierz Bredsznejder — 26 sierpnia 1950 — Stara Miłosna — 27 min.

W kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym (długotrwałość)
Henryk Zawal — 10 września 1949 — Hajduszoboszló (Węgry) — 2 min. 27 sek.

W kategorii modeli szybowców (długotrwałość)
Jan Bury — 16 września 1949 — Hajduszoboszló (Węgry) — 33 min. 19 sek.

W kategorii modeli szybkościowych z napędem silnikowym o pojemności do 10 cm³
Bolesław Degler — 29 maja 1950 r. Poznań — 106,666 km/godz.

* * *

Komisja Sportowa stwierdziła, że w wielu wypadkach nadsyłana dokumentacja rekordów nie odpowiada wymaganym przepisom. Komisja apeluje do wszystkich komisarzy sportowych małego lotnictwa o ścisłe przestrzeganie przepisów wydanych przez ZGLL i właściwe sporządzanie dokumentacji.

Zastępca Przewodniczącego
Komisji Sportowej ARP
do spraw modelarstwa lotniczego
(—) **Paweł Elsztein**

ANKIETA TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR"

DRODZY CZYTELNICY

SIM jest tygodnikiem naszego lotnictwa sportowego LL — jest pismem Waszym — modelarzy, pilotów szybowcowych i silnikowych mechaników, pracowników i aktywistów Ligi Lotniczej oraz wszystkich miłośników lotnictwa.

SIM jest czasopismem redagowanym przez zespół redakcyjny i samych Czytelników. Chcemy jednakże, aby współudział Czytelników w redagowaniu pisma był większy niż dotychczas, aby z każdym dniem i miesiącem zacieśniała się jeszcze bardziej więź kolektywu redakcyjnego z Czytelnikami. Obowiązkiem Waszym jest też brać czynny udział w redagowaniu, tego pisma. Chcielibyśmy bardzo porozmawiać z Wami osobiście o naszych sprawach, o tym co jest w SIM-ie dobre i co złe. Niestety, bezpośrednie spotkanie Czytelników z redakcją jest w tej chwili niemożliwe. Dlatego też chcemy, aby każdy z Was odpowiedział nam na wydrukowane poniżej pytania. **WYPEŁNIJCIE WIĘC ZAMIESZCZONĄ PONIŻEJ ANKIETĘ I PRZEŚLIJCIE JĄ NA NASZ ADRES:**

TYGODNIK „SKRZYDŁA I MOTOR" — WARSZAWA 1, UL. OGRODOWA 65 z dopiskiem na kopercie „Ankieta SIM-u". Jeżeli chcecie napisać więcej niż pozwalają na to ramy ankiety — zróbcie to na oddzielnym arkuszu papieru.

Czytelniku SIM-u — jeśli kochasz lotnictwo, jeżeli pragniesz, by Twoje lotnicze czasopismo stało na jak najwyższym poziomie, wypełnij, wytnij i przyślij do redakcji poniższą ankietę. Czekamy!

R E D A K C J A

1. Od kiedy jesteś Czytelnikiem tygodnika „Skrzydła i Motor"
kupujesz czasopismo w kiosku, czy prenumerujesz?

2. Które rodzaje artykułów uważasz za niepotrzebne i dlaczego, które zaś należy rozszerzyć?

3. Jakie nowe tematy w „Skrzydła i Motor" należałoby uwzględnić i omówić w najbliższym czasie?

4. Wymień tytuły artykułów, które pomogły Ci w samokształceniu, pracy szkoleniowej, wychowawczej lub propagandowej?

5. Czy podoba Ci się szata graficzna SIM-u?

6. Na jakie tematy mógłbyś sam napisać artykuły do SIM-u?

7. Imię i nazwisko: __________

8. Adres: __________

9. Wyszkolenie lotnicze: __________

10. Zawód (rodzaj pracy lub szkoły): __________

11. Wiek __________

podpis

Dnia 1952 r.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20, półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. 1952 — 3-B-17409